

# ALFA ROMEO

BILANCIO AL 31 DICEMBRE 1967

















---

## CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

Presidente  
Vice Presidente  
Amministratore Delegato  
Consigliere  
Consigliere  
Consigliere  
Consigliere  
Consigliere  
Consigliere  
Consigliere  
Consigliere  
Consigliere

LURAGHI Dr. Giuseppe  
GRANELLI Luigi  
di NOLA Dr. Raffaello  
ALLOISIO Dr. Iginio  
BALDINI Dr. Ing. Riccardo  
† BRACCO Prof. Roberto  
CESARONI Dr. Alberto  
FIDANZA Dr. Ing. Eraldo  
GIAMBELLI Dr. Ing. Agostino  
MAGRÌ Cav. del Lav. Gr. Cr. Dr. Salvatore  
MEDUGNO Dr. Leopoldo  
PAVESI Avv. Dionigi  
VELANI Cav. del Lav. Dr. Ing. Bruno

Segretario del Consiglio

MAZZI Avv. Mario

## COLLEGIO SINDACALE

Presidente  
Sindaco Effettivo  
Sindaco Effettivo  
Sindaco Effettivo  
Sindaco Effettivo  
Sindaco Supplente  
Sindaco Supplente

RICCA Gr. Uff. Rag. Argentino  
BACCANI Dr. Mario  
MAJOLINO Rag. Vito  
MERLINI Comm. Dr. Rag. Angiolo  
PICELLA Dr. Raffaele  
CAIO Rag. Severino  
VIGORITI Dr. Beniamino

---



---

## CONVOCAZIONE DI ASSEMBLEA

I Signori Azionisti sono convocati in Assemblea Ordinaria presso la Sede della Società in Milano, via Gattamelata 45 per il giorno 27 giugno 1968 alle ore 10,30 in prima convocazione e per il giorno 28 giugno 1968 alle ore 10,30 in seconda convocazione, per deliberare sul seguente

### ORDINE DEL GIORNO

— Deliberazioni sulle pratiche di cui ai n. 1, 2 e 3 dell'art. 2364 del Codice Civile.

Avranno diritto di intervenire all'Assemblea gli Azionisti che almeno 5 giorni liberi prima di quello fissato per l'Assemblea abbiano effettuato il deposito, ai sensi di legge, dei certificati azionari presso i seguenti sportelli incaricati di rilasciare i biglietti di ammissione:

- Banca Commerciale Italiana - Filiale di Roma
  - Banco di Roma - Sede di Roma
  - Banco di Roma - Filiale di Milano
  - Credito Italiano - Filiale di Roma
  - Credito Italiano - Filiale di Milano
  - Banca Nazionale del Lavoro - Sede di Roma
  - Banca Nazionale del Lavoro - Filiale di Milano
  - Banco di Napoli - Filiale di Roma
  - Banca Popolare di Milano - Filiale di Roma
  - Banco di Sicilia - Sede di Roma
  - Banca Popolare di Novara - Sede di Roma
  - Banco di S. Spirito - Sede di Roma
  - Banca Nazionale dell'Agricoltura - Sede di Roma
  - Istituto Bancario S. Paolo di Torino - Sede di Torino
  - Istituto Bancario S. Paolo di Torino - Filiale di Roma
  - Cassa di Risparmio di Roma - Sede di Roma
  - Monte dei Paschi di Siena - Filiale di Roma
  - Cassa di Risparmio di Genova - Sede di Genova
  - Cassa Sociale - Via Gattamelata 45 - Milano.
-



---

Signori Azionisti,

prima di riferire sui risultati di esercizio ricordiamo con cordoglio il Dott. Prof. Roberto Bracco, Professore Ordinario di Diritto Commerciale alla Facoltà di Economia e Commercio dell'Università di Firenze, Presidente della Camera di Commercio di Firenze, della Magona d'Italia, Vice Presidente della Banca Toscana e nostro Consigliere di Amministrazione dal 20 dicembre 1966, immaturamente scomparso nell'agosto 1967.

---



---

## **RELAZIONE DEL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE AL BILANCIO CHIUSO AL 31-12-1967**

Signori Azionisti,

come di consueto, la nostra relazione sul bilancio della Società inizia con una panoramica riguardante gli avvenimenti più importanti del mercato automobilistico, verificatisi nel corso del 1967 nel mondo ed in Italia in particolare.

### **Andamento del mercato automobilistico mondiale nel 1967**

L'andamento della produzione mondiale nel 1967 come sempre ha risentito in larga misura dell'andamento dell'industria automobilistica statunitense, che nel 1967 ha prodotto 8.992.381 autoveicoli. Tale quantitativo risulta inferiore di 1,4 milioni di unità, pari al 13,5 per cento, alla produzione del 1966, la quale, a sua volta, era risultata inferiore del 6,7 per cento a quella dell'anno precedente. Percentualmente ancora più sensibile, ed anch'essa determinante per l'andamento generale del 1967, è stata la battuta di arresto dell'industria automobilistica germanica, la prima che si verifica dall'inizio della ripresa dopo la guerra: con un quantitativo di 2,5 milioni di autoveicoli, essa ha prodotto mezzo milione di unità meno del 1966, con un decremento percentuale del 18,6 per cento.

Il Regno Unito, che alla vigilia della svalutazione della sterlina accusava un calo del 9 per cento, è riuscito a riprendersi nell'ultimo periodo dell'anno ed a chiudere il 1967 con una produzione di poco meno di 2 milioni di autoveicoli, inferiore soltanto del 5 per cento a quella del 1966. La Francia si è mantenuta praticamente allo stesso livello del 1966 con 2 milioni di autoveicoli. Ai fattori negativi che hanno inciso sull'andamento complessivo della produzione automobilistica mondiale, fa da contrasto e da correttivo la fase decisamente positiva dell'industria giapponese, che continuando nei suoi sorprendenti progressi ha raggiunto e poi decisamente superato nel corso del 1967 la produzione tedesca,

---



---

attestandosi saldamente al secondo posto della graduatoria mondiale dopo gli Stati Uniti. Con un incremento del 37,5 per cento rispetto al 1966 e cioè con i suoi 3 milioni e più autoveicoli realizzati a fine 1967, il Giappone oggi produce un quantitativo corrispondente a più della metà dell'intera produzione del MEC, le cui industrie appena dodici anni prima producevano 1,9 milioni di autoveicoli contro i 70 mila del Giappone.

Positivo l'andamento italiano, con un tasso di incremento del 13 per cento, che, per quanto leggermente rallentato rispetto al 16 per cento del 1966, ha permesso di superare il traguardo del milione e mezzo di autoveicoli alla fine del 1967, avvicinando ulteriormente la nostra posizione a quella dei maggiori Paesi europei.

Nell'insieme, le industrie del MEC, con 6,1 milioni di autoveicoli prodotti, hanno registrato nel 1967 un calo del 6 per cento, riducendo l'incidenza sul totale mondiale di un punto: dal 27 per cento del 1966 al 26 per cento. Tale andamento trova riscontro in quello economico complessivo; infatti il tasso di sviluppo del prodotto lordo del MEC, pari al 3,5 per cento circa, è risultato tra i più bassi raggiunti dalla Comunità nei suoi dieci anni di vita. E l'Italia, da sola, non poteva riuscire a compensare la flessione generale derivata dalla congiuntura negativa della Germania e da quella stazionaria della Francia e del Benelux.

L'EFTA con 2,2 milioni circa di autoveicoli, malgrado segni una riduzione del 4 per cento, ha mantenuto costante la propria incidenza sul totale della produzione mondiale: intorno al 9 per cento. L'incidenza del Giappone è passata dal 9,3 per cento al 13 per cento, mentre gli USA hanno ridotto la loro partecipazione dal 42 per cento al 38 per cento.

E' continuato anche durante il 1967 il processo di raggruppamento di alcune industrie, favorito da contingenti situazioni economiche. Nel Regno Unito, nel settore automobilistico è di notevole importanza la recente fusione tra la BMH e la Leyland, che ha dato luogo alla British Leyland Motor Corporation. Con la costituzione della B.L.M.C. quindi, tutte le Case a capitale inglese sono raggruppate per meglio fronteggiare la concorrenza dei tre gruppi controllati da capitale americano: Ford, Vauxhall e Rootes, che complessivamente rappresentano il 52 per cento della produzione totale britannica. Si annuncia la fusione della Lucas con la Simms Motor per la produzione di iniettori per motori Diesel e di apparecchiature elettroniche. In Francia, dove l'americana Chrysler, con la Simca, controlla il 14 per cento della produzione automobilistica francese, la Citroën, dopo avere, con l'assorbimento della Berliet,

---



---

esteso la propria attività al settore dei veicoli industriali, conferma la tendenza verso collaborazioni internazionali nell'ambito del MEC. Al noto accordo NSU-Citroën ed alla conseguente costituzione della Società Comotor a Lussemburgo per la produzione in comune di una vettura equipaggiata con motori rotativi Wankel, ha fatto seguito recentemente la notizia di un accordo tra Citroën e Maserati per una collaborazione in campo tecnico e commerciale. In Germania, dove il capitale americano, con la Ford e la Opel, controlla il 30 per cento della produzione complessiva, la Daimler Benz ha assorbito la F. Krupp, che produce autocarri e veicoli pesanti.

In Giappone, dopo l'accordo con la Hino, avvenuto nel 1966, la Toyota ha assorbito di recente la Daihatsu Kogyo raggiungendo così il 34 per cento della produzione totale del Paese; mentre la Nissan, che ha il controllo della Aichi Kitai e della Nissan Diesel, rappresenta il 25 per cento del totale; con ciò circa il 60 per cento della produzione giapponese è controllata da due Gruppi.

Per le inevitabili ripercussioni sul mercato automobilistico mondiale, non vanno dimenticati, infine, gli accordi del Kennedy Round che prevedono, per le vetture complete e smontate e per i veicoli industriali di peso totale non superiore alle 4 tonn., riduzioni di diritti doganali, fino al 50 per cento, in più tappe a partire, a seconda dei Paesi, dal 1° gennaio 1963 o dal 1° luglio 1968 e fino al 1972. Tali riduzioni riguardano praticamente soltanto i Paesi costruttori di automobili; gli altri Paesi industrializzati, ma non produttori di automobili, infatti, hanno lasciato immutati o hanno decurtato in misura trascurabile i rispettivi diritti doganali.

L'esportazione mondiale di autoveicoli, con un incremento dell'8,5 per cento rispetto al 1966, ha quasi raggiunto 5 milioni di unità, pari al 21 per cento della produzione totale. Tale incremento, inferiore a quello verificatosi nell'anno precedente che era stato del 20 per cento, è il saldo di risultati tra Paesi che hanno sviluppato la propria esportazione ed altri che l'hanno vista rallentare od addirittura regredire. Dei principali Paesi produttori hanno aumentato la loro esportazione: il Giappone del 41,7 per cento (con un quantitativo che in assoluto rappresenta appena l'11,5 per cento della produzione); gli USA del 27,4 per cento, la Svezia del 14,4 per cento; l'Italia dell'8,5 per cento (favorita nel corso del 1967 dal lancio di nuovi modelli più idonei alla esportazione); la Francia del 6 per cento ed infine il Canada del 70 per cento (esportazione in buona parte costituita da forniture agli Stati Uniti dei modelli prodotti dalle succursali canadesi dei grossi Gruppi statunitensi). Hanno invece ridotto la loro esportazione il Regno Unito del 12,6 per cento e la Germania del 10,6 per cento.

---



---

L'area del MEC globalmente considerata ha registrato un decremento dell'esportazione verso Paesi terzi del 9 per cento circa, soprattutto in conseguenza dell'andamento negativo registrato dalla Repubblica Federale Tedesca. E' aumentato invece del 6,5 per cento l'interscambio tra i Paesi associati.

### **L'industria automobilistica in Italia**

Come si è già accennato, in Italia l'industria automobilistica ancora una volta ha attraversato una eccezionale fase positiva, con la produzione di 1.542.669 autoveicoli ed un incremento del 12,9 per cento rispetto al 1966. In particolare, la produzione di vetture è aumentata del 12,2 per cento e del 23,9 per cento quella dei veicoli industriali, raggiungendo rispettivamente i livelli di 1.439.211 e 103.458 unità. Va detto ancora una volta che questo incremento è assai significativo specie se messo a confronto con il regresso dei maggiori produttori mondiali, fatta eccezione del Giappone.

Le immatricolazioni complessive hanno accelerato il ritmo di incremento, passando dal 14,4 per cento del 1966 al 15,4 per cento, per merito dei veicoli industriali, il cui tasso è passato dal 12,1 per cento al 31,4 per cento, mentre quello delle vetture si è mantenuto costante sul 14,5 per cento. In valore assoluto, gli autoveicoli immatricolati nel 1967 sono sommati a 1.240.703 unità, di cui 1.162.246 vetture e 78.457 veicoli industriali.

La esportazione di autoveicoli è stata di 426.855 unità, con un incremento dell'8,5 per cento rispetto al 1966. Di contro, l'incremento delle importazioni è stato del 23,6 per cento. Nel 1966, ad un incremento del 10 per cento delle importazioni si era contrapposto il 20,5 per cento delle esportazioni.

Tali risultati sono in armonia con la evoluzione dell'economia nazionale e pertanto possono essere ritenuti sostanzialmente positivi. Infatti, l'incremento del reddito nazionale lordo, in termini reali, è passato dal 5,5 per cento del 1966 al 5,9 per cento del 1967; il tasso di espansione dei consumi è passato dal 5,3 per cento al 5,5 per cento e l'indice ISTAT della produzione italiana è aumentato dell'8,4 per cento nel corso del 1967. Tuttavia anche un fattore specifico di carattere eccezionale nei primi mesi del 1967 ha concorso ad accrescere le vendite di autovetture: la speciale campagna di sostituzione di automobili danneggiate dalle gravi alluvioni che avevano colpito soprattutto la Toscana ed il Veneto nel novembre del 1966. Il mercato è stato pure stimolato dalla uscita di numerosi nuovi modelli.

La tendenza della domanda verso categorie di cilindrata superiore è continuata nel 1967 anche nel nostro

---



---

Paese. L'immatricolazione di vetture con cilindrata fino a 850 cc. è scesa dal 61,7 al 60,2 per cento delle immatricolazioni totali, e quella relativa alle vetture da 851 a 1250 cc. dal 26,8 per cento al 25,4 per cento. Viceversa sono aumentate le incidenze percentuali delle categorie superiori: dal 6,8 per cento al 7,9 per cento quella comprendente vetture con cilindrata da 1251 a 1550 cc., e dal 4,7 per cento al 6,5 per cento la categoria di vetture oltre 1551 cc. Il valore medio della cilindrata in Italia è lievemente aumentato, ma non è riuscito a superare il livello dei 900 cc. e quindi a ridurre le distanze nei confronti dei maggiori Paesi automobilistici europei, i quali invece, dal canto loro, hanno ulteriormente aumentato, sia pure di poco, la rispettiva cilindrata media. Tale sperequazione tra la cilindrata media italiana e quella degli altri Paesi non sembra ormai più imputabile in modo determinante alla differenza dei prezzi fra le varie cilindrate, che mediamente è andata riducendosi; ma è determinata essenzialmente da anacronistici criteri di tassazione, come del resto già sottolineato nella nostra relazione dell'anno scorso.

Anche la domanda italiana ripartita per categorie di prezzo ha registrato una evoluzione verso l'alto: infatti, mentre le vetture con prezzo tra le 850.000 e 1.250.000 lire hanno sostanzialmente mantenuto costante l'incidenza sul totale immatricolato intorno al 30 per cento, le vetture con prezzo di oltre 1.250.000 lire sono passate dal 13,7 per cento del 1966 al 15,5 per cento nel 1967, ripristinando così l'incidenza già registrata nel 1965. Il prezzo medio sul mercato italiano è risultato di 875.000 lire nel 1967 contro le 865.000 lire dell'anno precedente, proprio solo in virtù della citata riqualificazione, mentre sugli altri mercati europei esso ha continuato a mantenersi leggermente superiore al milione di lire.

Il circolante di autoveicoli in Italia a fine 1967 aveva leggermente superato gli 8 milioni di unità, elevando la densità a 6/7 abitanti per veicolo. Si è avuto così un avvicinamento alla densità degli altri Paesi europei più avanzati nella motorizzazione, avvicinamento attribuibile al fatto che tale densità aumentata in Italia, è rimasta stazionaria o si è ridotta negli altri Paesi europei. Il fenomeno è anche conseguente al fatto che da noi la rottamazione del parco automobilistico mediamente più giovane, è rimasta ancora su valori modesti e notevolmente inferiori a quelli degli altri Paesi.

Per concludere con una previsione a medio termine, si può ragionevolmente affermare che la tendenza di fondo del mercato automobilistico italiano continuerà ad evolvere positivamente, pur con qualche possibile rallentamento per fattori anche estranei all'automobile: la svalutazione della sterlina e di alcune altre monete, le misure del Governo americano per il risanamento della bilancia dei pagamenti, gli accordi del Kennedy Round, ed infine le incertezze di alcune economie estere.

---



---

### **L'attività produttiva e commerciale della Società nel 1967**

Le vetture prodotte negli stabilimenti del Portello e di Arese nell'anno 1967 hanno raggiunto le 76.831 unità, con un incremento del 28,1 per cento sul 1966. La produzione si è concentrata sui modelli della gamma Giulia 1300 e 1600 cc., i quali, con la presentazione avvenuta in settembre delle versioni 1968 ancora migliorate, continuano ad avere un largo successo.

A fine anno è stata iniziata la produzione delle nuove vetture « 1750 » nelle versioni berlina, GT veloce e Spider veloce che, aggiungendosi ai modelli Giulia, consentiranno di operare su una fascia più ampia di mercato, sia in Italia che all'estero.

A Pomigliano d'Arco è continuata la produzione dei veicoli industriali: i veicoli F 12 ed A 12 hanno sostituito il Romeo ed hanno segnato complessivamente nell'anno un incremento produttivo del 75,6 per cento rispetto al 1966. E' proseguita la produzione dei veicoli A 15 - A 19 - A 38 della gamma media e medio leggera, frutto della collaborazione con la Renault Saviem; sempre nel quadro di questa collaborazione, è stata impostata la produzione del Furgone F 20 di progettazione comune, mentre è continuata la costruzione dei motori Diesel per conto del Gruppo Renault: questi motori, già prodotti in più di 70.000 esemplari nel corso di 6 anni, equipaggiano ora, tra l'altro, i veicoli industriali Alfa Romeo-Saviem.

Nello stabilimento di Pomigliano d'Arco, il settore aeronautico ha proseguito nella sua attività di revisione e di produzione di parti di motore per aviogetti. Il fatturato relativo è stato di Lmil. 9.444; a causa dei noti slittamenti dei programmi dell'Aeronautica Militare Italiana non si è verificato il previsto aumento. Nel corso dell'anno però sono stati approntati i mezzi per l'avvio della produzione dei turbogetti J 79-19 e J 85-13 A nell'ambito della fabbricazione integrata italiana; la nostra Società ha anche la responsabilità di capo commessa per la produzione dell'ultimo dei citati motori. Allo scopo di essere presente anche nel campo, di sicuro sviluppo, dei turbomotori di media e piccola potenza, la Società ha concluso un accordo con la United Aircraft of Canada, per la revisione del motore turboelica PT 6. Con queste premesse il settore aeronautico presenta, per i prossimi anni, prospettive di lavoro particolarmente positive.

Il fatturato complessivo della Società di Lmil. 142.044, segna un incremento del 7,63 per cento rispetto al 1966. Il numero di vetture vendute è aumentato, nel totale, del 12 per cento: 75.786 unità contro 67.627 del 1966.

Sul mercato nazionale la immatricolazione di autovetture Alfa Romeo è stata di 53.962, con un incremento del 9,6 per cento rispetto al 1966. Nonostante la forte concorrenza, nel 1967 le nostre immatricolazioni

---



---

nella fascia di cilindrata di base Alfa Romeo (1250-1650 cc.) sono state superiori a quelle di qualsiasi altra marca nazionale od estera. Le vendite all'estero sono passate da 17.338 a 21.616 unità, con un ulteriore incremento che sul 1966 è di oltre il 24 per cento, mentre l'aumento totale delle esportazioni italiane di autovetture è stato pari all'8,8 per cento. Il 50 per cento delle esportazioni della Società si è diretto verso l'area del MEC (+ 22 per cento sul 1966), il 22 per cento verso l'area dell'EFTA (+ 47 per cento), il rimanente 28 per cento verso altri Paesi (+ 14 per cento). Notevoli i successi di vendita nei Paesi dove operano le nostre Consociate, che nel MEC hanno registrato un immatricolato in continua espansione anche su quei mercati in cui si è avuta una congiuntura sfavorevole: in Belgio l'incremento Alfa Romeo è stato del 40,8 per cento contro un incremento totale del 3 per cento; in Germania il nostro aumento è stato del 17 per cento contro una diminuzione globale del 10 per cento; in Francia abbiamo aumentato del 16,5 per cento contro un aumento totale dell'1,8 per cento.

Analogamente le vendite delle nostre Consociate in Svizzera, Inghilterra, USA, sono aumentate rispettivamente del 27 per cento, 103 per cento e 11 per cento, confermando la validità di una azione diretta sui più importanti mercati.

Nel corso del 1967 è stata rinnovata per sette anni con la Fabrica Nacional de Motores la licenza di fabbricazione in Brasile di vetture ed autocarri di nostra progettazione; prosegue così l'interessante forma di collaborazione con l'Azienda brasiliana in atto già da molti anni. Inoltre, con il perfezionamento degli accordi per il montaggio di nostre vetture in Paraguay e Portogallo, sono diventati cinque i Paesi nei quali i nostri autoveicoli vengono fabbricati su licenza.

I soddisfacenti risultati di vendita in Italia ed all'estero sono da attribuirsi alla aumentata competitività dei nostri autoveicoli, sia per i miglioramenti introdotti nei vari modelli, sia per la politica commerciale resa possibile dall'aumento dei volumi di produzione, con parallelo contenimento dei costi. Al risultato ha contribuito il progressivo sviluppo, in Italia ed all'estero, delle reti di vendita e di assistenza; a fine anno in Italia erano a disposizione della clientela 10 Filiali con 181 Commissionarie e 1.100 punti di vendita e di assistenza, ed all'estero 11 Consociate e Delegazioni Alfa Romeo, con oltre mille tra punti di vendita e di assistenza.

#### **Attività sportiva**

Anche nella stagione sportiva 1967 la nostra Società ha conseguito importanti vittorie sia in Italia che all'estero, rinnovando i successi del 1966.

---



---

Queste vittorie sono state realizzate per l'appassionata partecipazione di clienti sportivi, ma soprattutto per l'attività della nostra Consociata Autodelta, che ha preso parte alle principali gare italiane ed estere, con vetture sport prototipo e con vetture da turismo.

La nuova « 33 » è stata messa a punto durante il 1967 ed ha conseguito brillanti affermazioni, riuscendo ad imporsi sulle vetture concorrenti sia italiane che straniere, anche di classi di cilindrata superiore.

I risultati della Giulia GTA sono stati particolarmente significativi, con la conquista, per il secondo anno consecutivo, dello Challenge Europeo seconda divisione, per Marche e Conduttori, del Trofeo Francese dei Rallies e delle Corse in salita e del Campionato Europeo della Montagna.

La valida partecipazione alle gare di Clienti ha poi consentito alla nostra Casa di conseguire altri importanti successi, con la conquista, in Italia, dei Trofei del turismo per le classi 1600 e 3000 cc. ed all'estero dei Campionati assoluti del turismo in Belgio, Francia, Germania, Grecia e Finlandia; del Campionato Rallies del New South Wales in Australia; del Campionato della Montagna Turismo in Brasile; del Campionato delle vetture di produzione standard nel Sud Africa e del Campionato Sedan Cars nella classe 2000 negli Stati Uniti d'America.

Anche nel campo motonautico i motori Alfa Romeo hanno ottenuto grandi affermazioni, concretatesi in quattro campionati mondiali, sei campionati europei, oltre ad alcuni records internazionali di alto valore tecnico.

### **Impianti**

L'attuazione del programma di nuovi investimenti per il progressivo totale trasferimento delle lavorazioni nello stabilimento di Arese e, nel contempo, per il potenziamento della capacità produttiva secondo i prefissati incrementi, è regolarmente continuata nell'anno 1967. Infatti, con il completamento delle opere edili e delle installazioni dei servizi generali delle Sezioni Fonderia e Fucinatura, è stata realizzata la prima fase di edificazione del complesso dei reparti per lavorazioni meccaniche, che troveranno la loro massima espressione nella costruzione del fabbricato delle Sezioni per le lavorazioni motori e gruppi ora in corso di appalto. Durante l'intero arco di questo esercizio, nelle predette Sezioni Fonderia e Fucinatura sono stati installati macchinari ed impianti tecnologici, tanto di nuova acquisizione quanto di provenienza dallo Stabilimento del Portello, che hanno consentito la messa in marcia delle principali linee per fusioni in lega leggera e per forgiati ferrosi.

---



---

In allineamento con il già esistente Magazzino Centrale Ricambi, sul fronte sud dello stabilimento, è stata iniziata la costruzione di un ulteriore importante fabbricato in cui saranno insediati i Reparti Sperimentali, quelli facenti capo alla Direzione della Qualità e le Lavorazioni Ausiliarie.

Si sta provvedendo alla progettazione esecutiva degli edifici del Centro Direzionale, che si estenderà su un'area di 75.000 mq. di terreno favorevolmente dislocata fra il territorio dello stabilimento e la limitrofa autostrada dei Laghi, con la possibilità di usufruire di facili collegamenti viari, compresa l'autostrada con la quale è stato ottenuto un allacciamento diretto. Questo Centro, in cui saranno sistemati gli uffici della Direzione, dell'Amministrazione e dei Settori Commerciali, incorporerà anche gli apprestamenti più significativi di rappresentanza e dei vari organismi promozionali dello sviluppo aziendale (Museo storico, Esposizione dei prodotti, ecc.). La costruzione sarà intrapresa nel secondo semestre del 1968.

Per quanto concerne, infine, l'espansione della rete commerciale ed assistenziale in Italia, è in corso di costruzione una nuova Filiale a Bologna, e nei primi mesi del 1968 si provvederà all'apertura di una Filiale a Cosenza.

Per quanto concerne l'espansione all'estero, particolare importanza ha rivestito la costruzione della nuova Sede dell'Affiliata tedesca, inaugurata nello scorso settembre, su di un'area di oltre 30.000 mq.

Nuovi insediamenti, adeguati allo sviluppo della nostra penetrazione nei singoli mercati, sono all'esame in altri Paesi, particolarmente in Belgio, in Inghilterra e negli Stati Uniti, dove pure da tempo funzionano nostre organizzazioni dirette.

### **Personale**

Al 31 dicembre 1967 l'organico della Società ha raggiunto 13.313 unità, registrando un incremento del 9,4 per cento, rispetto alla forza al 31 dicembre 1966.

Nel 1967 il costo del personale è salito a oltre 32,5 miliardi con un aumento del 21 per cento rispetto al 1966; ciò è dovuto in parte all'incremento del numero dei dipendenti ed in parte agli aumenti contrattuali (attuati dal Novembre 1966) e alle misure di defiscalizzazione degli oneri sociali.

Nel campo della prevenzione degli infortuni sul lavoro si è continuato ad operare con efficacia e con risultati apprezzabili, migliorandone ulteriormente, pur con le difficoltà insorgenti dalle notevoli immis- sioni di nuovo personale, gli indici di frequenza. Questi hanno registrato, sul 1966, diminuzioni di circa il

---



---

3 per cento degli infortuni invalidanti e del 4 per cento degli infortuni indennizzati; complessivamente nell'ultimo biennio 1966-1967, rispetto al biennio 1964-1965, la diminuzione è stata rispettivamente del 18 per cento e del 13 per cento.

L'attività di formazione e di addestramento si è svolta attraverso vari corsi e seminari, avvalendosi sia del Centro I.R.I. Formazione Addestramento Professionale di Arese per i corsi per operai e per il corso di Perfezionamento Periti Industriali, sia degli altri Enti di formazione C.I.F.A.P. e I.F.A.P. per gli impiegati e i quadri. In collaborazione con l'I.R.I. si sono attuati, come negli anni precedenti, stages per borsisti provenienti da Paesi in via di sviluppo.

Le provvidenze assistenziali, rivolte ai dipendenti ed ai loro familiari, sono continuate attraverso prestazioni integrative di carattere sanitario, erogazioni straordinarie per casi di particolare necessità, invio a colonie estive di circa 1500 bambini, regali a Natale di strenne, previdenze per i donatori di sangue, ecc. E' stato intensificato il rapporto fra la Società e i suoi anziani, riattivando in particolare il legame con quelli in quiescenza. E' stata pure accresciuta l'azione rivolta alle attività sportive e ricreative.

Particolare impegno è stato rivolto alla intensificazione delle attività culturali attraverso la loro capillare diffusione, che ha permesso di registrare sempre maggiori consensi di pubblico a rappresentazioni teatrali, proiezioni di film documentari e spettacolari, concerti, itinerari artistici, acquisto di libri, dischi, ecc. La diffusione del libro in lettura ha avuto un ulteriore impulso con l'apertura, a settembre, della Biblioteca fornita di oltre 4000 volumi. Il consenso del personale a questa nuova iniziativa è rappresentato dall'affluenza di 9737 persone negli ultimi quattro mesi dell'anno.

#### **La nuova iniziativa a Pomigliano d'Arco**

Il 28 luglio 1967, il Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica, dopo un approfondito esame, ha approvato il progetto Alfa Romeo Alfasud che sottoposto dall'IRI alle competenti Autorità di Governo prevedeva la costruzione nel Mezzogiorno di una fabbrica per la produzione di autovetture. Successivamente è stata approvata la scelta della località proposta, di Pomigliano d'Arco.

Il suddetto progetto è stato redatto sulla base di rigorosi studi di mercato, sia per quanto riguarda le quantità da produrre, sia per quanto riguarda i tipi, naturalmente tali da non interferire sul programma di sviluppo della produzione dello stabilimento di Arese, ed anzi tali da integrare opportunamente la

---



---

gamma aziendale. La località di Pomigliano d'Arco è stata scelta perchè giudicata una ottima ubicazione per le nuove installazioni. Infatti la nuova fabbrica potrà ivi contare sul prezioso appoggio dell'attuale stabilimento, sulla lunga esperienza di attività in esso acquisita e sulle sue infrastrutture, utilizzando razionalmente anche l'ex campo di aviazione adiacente alle installazioni. Infine la zona, assai ben dotata di mano d'opera, rientra fra quelle ammesse alle facilitazioni statali per lo sviluppo industriale del Mezzogiorno.

Il 17-1-1968 è stata costituita l'Industria Napoletana Costruzione Autoveicoli ALFA ROMEO Alfasud S.p.A., con sede in Napoli - Via Medina, 40. Il capitale sociale è di 400 milioni, sottoscritto per il 90 per cento dall'Alfa Romeo e per il 10 per cento dalla Finmeccanica.

La superficie disponibile per il nuovo stabilimento è di circa 2.400.000 mq., la superficie edificabile risulterà di circa 414.000 mq. per un volume di 3.000.000 mc. La produzione sarà di circa 1000 unità al giorno e il primo tipo di autovettura sarà di carattere utilitario, tenendo presente la rapida evoluzione di questo tipo di vettura in corso nei mercati internazionali.

Gli investimenti sono previsti dell'ordine di circa 330 miliardi di lire.

Il 29 aprile 1968 è stato dato inizio ai lavori con una cerimonia ufficiale: l'entrata in esercizio dello stabilimento è prevista fra 4 anni.

Nel concludere la breve rassegna sull'esercizio, ci è sempre gradito rivolgere l'espressione del nostro vivo apprezzamento a tutto il personale che ha dato la propria collaborazione per il conseguimento dei positivi risultati raggiunti.

---



## STATO PATRIMONIALE

### ATTIVO

#### Patrimonio immobilizzato

	31.12.1967	31.12.66
Immobili	Lmil. 38.604	36.766
Impianti, macchinari ed attrezzature	Lmil. 104.199	91.319
Mobili ed arredi	Lmil. 2.382	2.424
	Lmil. 145.185	130.509
Lavori in corso per impianti	Lmil. 1.582	1.148
	Lmil. 146.767	131.657
Ripristino danni di guerra (somme spese in costruzioni, macchinari e ripristini costituenti diritto a rimborso danni di guerra)	Lmil. 2.202	2.342
	Lmil. 148.969	133.999

L'incremento di Lmil. 14.970 del patrimonio immobilizzato sale a Lmil. 15.110 qualora non si tenga conto della riduzione del credito per danni di guerra, dovuta all'incasso delle rate scadute.

Nel dettaglio la variazione delle immobilizzazioni risulta come segue:

— Immobili	Lmil. 1.838
— Impianti, macchinari ed attrezzature	Lmil. 13.123
	Lmil. 14.961
— Impianti in costruzione	Lmil. 434
	Lmil. 15.395
— Alienazioni	Lmil. <del>1285</del>
	Lmil. 15.110

Gli impianti in costruzione riguardano i nuovi reparti Fonderia Leghe Leggere e Fucinatura dello Stabilimento di Arese.



**Partecipazioni**

	31.12.1967	31.12.66
Lmil.	<u>3.255</u>	<u>2.276</u>

L'incremento di Lmil. 979 è dovuto essenzialmente alla sottoscrizione degli aumenti di capitali delle nostre consociate estere, aumenti necessari a seguito dell'espansione della loro attività commerciale. In dettaglio si ha:

— Aumento capitale Società Alfa Romeo - Francoforte	Lmil.	677
— Aumento capitale SOFAR - Société Française Alfa Romeo - Parigi	Lmil.	279
— Aumento capitale F.N.M. - Rio de Janeiro	Lmil.	39
	Lmil.	<u>995</u>
— Società SICA S.r.l. - Studi Impianti Consulenze Automotoristiche - costituita nell'anno 1967 con un capitale di Lmil. 10, sottoscritto per il 90 per cento dall'Alfa Romeo e per il 10 per cento dalla consociata Co.Fi.	Lmil.	9
	Lmil.	<u>1.004</u>
— Riduzione capitale Società Spica (la riduzione risulta dalla compensazione fra lo aumento di capitale effettuato in data 16-2-1967 per Lmil. 750 e la svalutazione di Lmil. 775 decisa dall'assemblea della Società in data 29-5-1967 a sanatoria della perdita dell'esercizio 1966)	Lmil.	— 25
	Lmil.	<u>979</u>



**Rimanenze**

		31.12.1967	31.12.66
Materie prime, materiali e prodotti finiti	Lmil.	26.333	21.112
Prodotti in lavorazione - lavori in corso	Lmil.	13.251	13.674
	Lmil.	39.584	34.786

L'incremento della produzione ha determinato come conseguenza un aumento delle rimanenze di materiali solo in parte compensato dalla riduzione delle giacenze di prodotti in lavorazione.

**Conti finanziari**

		31.12.1967	31.12.66
Cassa	Lmil.	55	45
Banche e Istituti finanziari	Lmil.	6.258	1.418
Titoli a reddito fisso	Lmil.	34	112
	Lmil.	6.347	1.575

L'incremento delle disponibilità presso le Banche e Istituti Finanziari è dovuto agli ingenti incassi effettuati a fine anno: ed è comunque la conseguenza di un sensibile miglioramento della situazione finanziaria aziendale.

Durante l'anno si sono resi disponibili titoli a reddito fisso in precedenza vincolati a garanzia forniture statali: non essendone prevista l'utilizzazione essi sono stati venduti.

**Clienti ed attività varie**

		31.12.1967	31.12.66
Clienti	Lmil.	8.853	8.081
Effetti da esigere	Lmil.	1.128	1.085
Società collegate	Lmil.	11.021	9.785
Fornitori per anticipi	Lmil.	767	1.039
Debitori diversi, ratei e risconti	Lmil.	5.001	3.681
	Lmil.	26.770	23.671

L'aumento dei crediti verso Clienti è conseguenza del maggior volume delle vendite.



L'aumento dei crediti verso Consociate è dovuto alla maggior esposizione verso le nostre Consociate estere, determinata dall'incremento delle vendite effettuate loro tramite.

La diminuzione degli anticipi a fornitori è dovuta alla liquidazione di contratti di costruzione fabbricati e forniture di macchinari, impianti ed attrezzature.

L'incremento della voce debitori diversi è prevalentemente determinato dall'aumento del credito verso lo Stato per rimborsi dell'I.G.E. e dazi all'esportazione.

## PASSIVO

### Fondo ammortamenti

	31.12.1967	31.12.66
Lmil.	<u>69.626</u>	<u>56.695</u>

L'incremento di Lmil. 12.931 risulta dalla differenza fra lo stanziamento dell'esercizio di Lmil. 13.065 e gli ammortamenti Lmil. 134 relativi agli impianti alienati nel corso dell'esercizio e portati a diminuzione delle immobilizzazioni.

Gli ammortamenti stanziati nell'esercizio sono stati calcolati sulla base delle massime aliquote fiscalmente ammesse e sono stati aumentati di Lmil. 314 per ammortamenti anticipati riguardanti macchinari di rapida obsolescenza.

In dettaglio, il fondo ammortamenti al 31 dicembre 1967, risulta così formato:

— Fondo ammortamento fabbricati	L. 5.850.932.794
— Fondo ammortamento impianti e macchinari	L. 62.072.890.852
— Fondo ammortamento mobilio, arredi, attrezzature di ufficio	L. 1.702.258.778
	<u>L. 69.626.082.424</u>



**Fondo indennità licenziamento personale**

	31.12.1967	31.12.66
Lmil.	<u>12.533</u>	<u>11.633</u>

Il fondo indennità licenziamento copre il totale delle indennità di quiescenza maturate a favore del personale alla fine del 1967.

**Debiti finanziari**

	31.12.1967	31.12.66
Mutui a lungo termine	Lmil. 35.569	28.986
Debiti a medio e breve termine	Lmil. 14.110	29.069
	Lmil. <u>49.679</u>	<u>58.055</u>

Il miglioramento della situazione finanziaria della nostra Società risulta sia dalla complessiva diminuzione dei debiti finanziari sopra evidenziati, sia dall'aumento della disponibilità liquida precedentemente segnalato.

Oltre ad un miglioramento si è avuto pure un consolidamento della situazione finanziaria con l'aumento dei mutui a lungo termine la cui variazione risulta come segue:

— nuovi mutui ottenuti da I.M.I. e ISVEIMER	Lmil. 9.329
— rimborsi sui mutui esistenti in base ai relativi piani di ammortamento	Lmil. — 2.746
	Lmil. <u>6.583</u>

**Debiti e passività varie**

	31.12.1967	31.12.66
Fornitori	Lmil. 23.527	17.671
Società Collegate	Lmil. 15	3
Clienti per anticipi	Lmil. 143	202
Creditori diversi, ratei e risconti passivi	Lmil. 5.752	5.178
	Lmil. <u>29.437</u>	<u>23.054</u>

L'aumento dei debiti verso Fornitori è giustificato dal volume degli approvvigionamenti richiesti dalla maggior produzione realizzata.



---

<b>Capitale sociale e riserve</b>		<u>31.12.1967</u>	<u>31.12.66</u>
Capitale sociale	Lmil.	60.000	45.000
Riserva ordinaria	Lmil.	131	87
Riserva straordinaria	Lmil.	10	10
Riserva inesigibilità crediti	Lmil.	500	500
Utili esercizi precedenti	Lmil.	430	380
	Lmil.	<u>61.071</u>	<u>45.977</u>

La variazione del capitale sociale di Lmil. 15.000 è conseguenza dell'aumento deliberato nella assemblea straordinaria del 31 maggio 1966. Detta deliberazione, come stabilito, ha avuto attuazione entro il 31-1-67. Gli aumenti della riserva ordinaria e degli utili esercizi precedenti sono conseguenza di quanto da Voi deliberato il 14 giugno 1967, in sede di assemblea ordinaria, in merito alla destinazione degli utili dell'esercizio 1966.

---



**CONTO PERDITE E PROFITTI**

In analisi il Conto Perdite e Profitti risulta così formato:

	Esercizio 1967		Esercizio 1966	
<b>Ricavi</b>				
— Fatturato a terzi	L.	142.044.153.891	131.967.020.753	
— Premi, sconti, provvigioni e rimborsi all'esportazione	L.	—11.982.223.909	— 11.632.507.074	
	L.	130.061.929.982		120.334.513.679
<b>Costi industriali</b>				
Salari, stipendi e oneri relativi	L.	26.418.025.225	21.564.966.863	
Materiali e costi diversi	L.	74.485.670.203	72.976.491.265	
	L.	100.903.695.428		94.541.458.128
<b>Utile lordo industriale</b>	L.	+ 29.158.234.554		+ 25.793.055.551
<b>Ammortamenti</b>	L.	— 13.065.097.498		— 11.639.870.003
<b>Spese generali</b>				
Salari, stipendi e oneri relativi (personale Sede e Filiali)	L.	5.997.361.288	5.183.014.312	
Pubblicità, propaganda ed attività sportiva	L.	1.539.349.710	1.090.179.623	
Spese generali diverse	L.	1.725.885.934	1.685.817.353	
Spese aumento capitale	L.	211.114.085	70.518.544	
Oneri tributari	L.	932.424.066	547.559.291	
	L.	— 10.406.135.083		— 8.577.089.123
<b>Oneri finanziari</b>	L.	— 2.331.037.430		— 3.931.545.424
	L.	+ 3.355.964.543		+ 1.644.551.001
<b>Perdita su partecipazioni</b>	L.	— 775.000.000		— 750.000.000
determinata dalla svalutazione del capitale sociale della consociata Spica S.p.A., effettuata a sanatoria della perdita dell'esercizio 1966. I provvedimenti presi già annunciatiVi nella precedente relazione hanno permesso, nell'esercizio 1967, di ridurre la perdita a Lmil. 420.				
<b>Utile netto dell'esercizio</b>	L.	2.580.964.543		894.551.001



---

Vi proponiamo di ripartire l'utile aziendale nel modo seguente:

Utile dell'esercizio

L. 2.580.964.543

— alla riserva ordinaria il 5 per cento

L. — 129.048.227

— al fondo per investimenti nel Mezzogiorno

L. 2.451.916.316

L. — 1.000.000.000

Utile disponibile

L. 1.451.916.316

— utili esercizi precedenti

L. + 430.189.668

L. 1.882.105.984

— agli azionisti: 5,50 per cento alle azioni privilegiate su n° 30.000.000 di azioni a  
L. 55 ciascuna, pari a

L. 1.650.000.000

— a nuovo il residuo di

L. 232.105.984

---



---

Signori Azionisti,

rivolgiamo un vivissimo ringraziamento per la valida opera prestata, al Consigliere Dott. Ing. Eraldo Fianza, che ha rassegnato le dimissioni dal Consiglio di Amministrazione della Società il 15 settembre 1967.

Il predetto Consigliere, ed il compianto Prof. Bracco, sono stati reintegrati, ai sensi dell'art. 23 dello Statuto Sociale e dell'art. 2386 del Codice Civile, dal Consiglio di Amministrazione nella riunione del 2 aprile 1968, con la nomina dei Signori:

- Dott. Ing. Adolfo Bardini
- On. Avv. Giorgio Tupini

In data 31 maggio, in seguito alla sua elezione a deputato ha presentato le dimissioni il Vice Presidente on. Luigi Granelli. Anche a lui rivolgiamo i più sentiti ringraziamenti per la intelligente ed appassionata collaborazione.

Data la prossimità dell' Assemblea, il Consiglio di Amministrazione non ha ritenuto opportuno integrarsi per cooptazione.

In conformità all'Ordine del Giorno, comunicato nell'avviso di convocazione, siete chiamati a:

- deliberare in ordine al Bilancio ed al Conto Profitti e Perdite chiusi al 31-12-1967, alla Relazione ed alle proposte del Consiglio di Amministrazione;
- determinare il compenso per il Consiglio di Amministrazione relativo al decorso esercizio 1967;
- provvedere alla nomina di tre Amministratori ad integrazione del Consiglio di Amministrazione.

**Il Presidente del Consiglio di Amministrazione**

Giuseppe Luraghi

---



## BILANCIO

### ATTIVO

<b>Patrimonio immobilizzato</b>		31.12.1967	31.12.1966
Beni immobili	L.	38.603.630.435	36.765.463.885
Impianti e macchinari	L.	104.199.253.567	91.318.881.683
Impianti in corso di costruzione	L.	1.581.841.412	1.148.109.407
Mobili, arredamento ed attrezzamento d'ufficio	L.	2.382.536.086	2.424.277.418
	L.	146.767.261.500	131.656.732.393
<b>Ripristino danni di guerra</b>			
(spese costruzione impianti, macchinari e ripristini			
- costituenti diritto a rimborso danni di guerra)	L.	2.202.270.790	2.341.992.067
	L.	148.969.532.290	133.998.724.460
<b>Partecipazioni</b>	L.	3.255.615.908	2.276.191.836
<b>Merchi - materiali e lavori</b>			
Materie prime, materiali e prodotti finiti	L.	26.333.305.102	21.112.125.267
Prodotti in lavorazione - lavori in corso	L.	13.251.111.018	13.674.359.363
	L.	39.584.416.120	34.786.484.630
<b>Conti finanziari</b>			
Casse	L.	55.317.500	44.979.090
Banche e Istituti Finanziari	L.	6.258.576.614	1.418.442.687
Titoli a reddito fisso	L.	33.501.389	111.917.361
	L.	6.347.395.503	1.575.339.138
<b>Crediti ed attività varie</b>			
Clienti	L.	8.852.961.969	8.080.506.472
Effetti da esigere	L.	1.127.994.461	1.085.302.597
Società collegate	L.	11.021.540.009	9.785.252.861
Fornitori per anticipi	L.	766.636.274	1.038.780.945
Debitori diversi, ratei e risconti attivi	L.	5.001.275.752	3.681.154.305
	L.	26.770.408.465	23.670.997.180
<b>Totale attivo</b>	L.	224.927.368.286	196.307.737.244
<b>Conti d'ordine</b>			
Cauzioni Amministratori	L.	3.600.000	2.800.000
Altri conti d'ordine (impegni e garanzie)	L.	10.352.608.281	13.419.880.831
	L.	10.356.208.281	13.422.680.831
<b>Totale generale</b>	L.	235.283.576.567	209.730.418.075

### Il Collegio Sindacale

Gr. Uff. Rag. Argentino Ricca - Presidente  
Dott. Mario Baccani  
Rag. Vito Majolino

Comm. Dott. Rag. Angiolo Merlini  
Dott. Raffaele Picella



**PASSIVO**

		31.12.1967	31.12.1966
<b>Fondi ammortamenti</b>	L.	69.626.082.424	56.694.689.029
<b>Fondo indennità licenziamento personale</b>	L.	12.532.537.469	11.632.834.386
<b>Debiti finanziari</b>			
Mutui (assistiti da garanzie reali)	L.	35.568.683.012	28.985.593.364
Debiti a media e breve scadenza	L.	14.110.142.697	29.069.368.369
	L.	49.678.825.709	58.054.961.733
<b>Effetti da pagare - debiti e passività varie</b>			
Fornitori	L.	23.527.479.490	17.670.388.397
Società collegate	L.	15.143.076	3.383.433
Clienti per anticipi	L.	142.731.980	201.778.426
Creditori diversi, ratei e risconti passivi	L.	5.752.137.043	5.178.235.288
	L.	29.437.491.589	23.053.785.544
<b>Totale passivo</b>	L.	161.274.937.191	149.436.270.692
<b>Patrimonio netto</b>			
<b>Capitale sociale</b>			
30.000.000 azioni ordinarie da L. 1.000 cad.	L.	30.000.000.000	25.000.000.000
30.000.000 azioni privilegiate da L. 1.000 cad.	L.	30.000.000.000	20.000.000.000
	L.	60.000.000.000	45.000.000.000
<b>Riserve</b>			
Ordinaria	L.	131.276.884	86.549.334
Straordinaria	L.	10.000.000	10.000.000
Riserva inesigibilità crediti	L.	500.000.000	500.000.000
	L.	641.276.884	596.549.334
<b>Utile</b>			
Esercizi precedenti	L.	430.189.668	380.366.217
Utile dell'esercizio	L.	2.580.964.543	894.551.001
	L.	3.011.154.211	1.274.917.218
<b>Totale patrimonio netto</b>	L.	63.652.431.095	46.871.466.552
<b>Conti d'ordine</b>			
Amministratori per cauzioni	L.	3.600.000	2.800.000
Altri conti d'ordine (impegni e garanzie)	L.	10.352.608.281	13.419.880.831
	L.	10.356.208.281	13.422.680.831
<b>Totale generale</b>	L.	235.283.576.567	209.730.418.075

**Il Presidente del Consiglio di Amministrazione**

Giuseppe Luraghi



## CONTO PERDITE E PROFITTI

		<u>Esercizio 1967</u>	<u>Esercizio 1966</u>
Ammortamenti	L.	13.065.097.498	11.639.870.003
Spese generali	L.	10.406.135.083	8.577.089.123
Oneri finanziari	L.	2.331.037.430	3.931.545.424
Perdite su partecipazioni	L.	775.000.000	750.000.000
	L.	<u>26.577.270.011</u>	<u>24.898.504.550</u>
Utile dell'esercizio	L.	2.580.964.543	894.551.001
	L.	<u>29.158.234.554</u>	<u>25.793.055.551</u>
Utile lordo industriale	L.	<u>29.158.234.554</u>	<u>25.793.055.551</u>

**Il Presidente del Consiglio di Amministrazione**

Giuseppe Luraghi

### **Il Collegio Sindacale**

Gr. Uff. Rag. Argentino Ricca - Presidente  
 Dott. Mario Baccani  
 Rag. Vito Majolino  
 Comm. Dott. Rag. Angiolo Merlini  
 Dott. Raffaele Picella

17065  
 282  
 12783



---

## RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE SUL BILANCIO AL 31 DICEMBRE 1967

Signori Azionisti,

il bilancio al 31 dicembre 1967 che Vi viene sottoposto è chiuso con l'utile di L. 2.580.964.543, dopo avere conteggiati a carico del Conto economico ammortamenti per L. 13.065.097.498.

Il Conto patrimoniale è costituito da

ATTIVO	L. 235.283.576.567
CAPITALE SOCIALE - RISERVE - FONDI VARI E PASSIVO	L. <u>232.702.612.024</u>
UTILE	L. <u>2.580.964.543</u>

compresi i Conti d'ordine per complessive L. 10.356.208.281

Dal Conto economico emergono:

Utile lordo	L. 29.158.234.554
Spese generali - oneri finanziari - perdite e ammortamenti	L. <u>26.577.270.011</u>
Utile dell'esercizio	L. <u>2.580.964.543</u>

Abbiamo verificato il bilancio con la contabilità, tenuta con buon metodo, e coi dettagli delle voci che compongono il bilancio, rilevandone la corrispondenza.

I rilievi effettuati e le informazioni forniteci permettono di affermare che le valutazioni sono conformi alle prescrizioni di legge ed a criteri di giusto apprezzamento.

In particolare i titoli azionari entrati in portafoglio nell'esercizio sono valutati ai prezzi di emissione. Il Consiglio di Amministrazione nella sua relazione dà notizie sulla composizione e le variazioni inter-

---



venute nelle varie voci del Bilancio e del Conto Perdite e Profitti, che non riteniamo necessario ripeterVi e che Vi confermiamo.

Nel bilancio sono regolarmente compresi i ratei attivi e passivi e si è provveduto all'adeguamento del fondo indennità licenziamento del personale che copre l'ammontare dei diritti acquisiti al 31 dicembre '67. Gli ammortamenti per L. 13.065.097.498 sono costituiti da ammortamenti ordinari per L. 12.750.917.844 ed anticipati per L. 314.179.654, questi ultimi riguardanti lo stabilimento di Pomigliano d'Arco e calcolati nella misura del 15 per cento sui cespiti relativi.

Per gli ammortamenti ordinari sono state applicate le seguenti aliquote percentuali, ridotte a metà per gli incrementi verificatisi nell'esercizio: Fabbricati 3,50 per cento - Impianti generali e macchinario 10 per cento - Macchinari automatici 17,50 per cento - Forni 12,50 per cento - Attrezzatura varia e minuta e stampi 25 per cento - Mezzi trasporto e costi pluriennali 20 per cento - Mobili 12 per cento.

L'aumento del capitale da 45 a 60 miliardi, deliberato il 31 maggio 1966, ha avuto esecuzione nel gennaio 1967. Il capitale è ora costituito da 30 miliardi in azioni ordinarie e 30 miliardi in azioni privilegiate.

Il Consiglio di Amministrazione propone di destinare l'utile di esercizio per il 5 per cento alla Riserva ordinaria e per un miliardo al Fondo per investimenti nel Mezzogiorno, per usufruire delle relative esenzioni fiscali, e di assegnare alle azioni privilegiate il 5,50 per cento che rappresenta L. 1.650.000.000, utilizzando anche il riporto utili esercizi precedenti di L. 430.189.668 e riportando a nuovo le residue L. 232.105.984.

Esprimiamo parere favorevole sia per l'approvazione del bilancio al 31 dicembre 1967 che per la proposta di assegnazione dell'utile netto che da esso risulta.

## **Il Collegio Sindacale**

Gr. Uff. Rag. Argentino Ricca - Presidente

Dott. Mario Baccani

Rag. Vito Majolino

Comm. Dott. Rag. Angiolo Merlini

Dott. Raffaele Picella



---

## PARTECIPAZIONI DI MAGGIORANZA AL 31-12-1967

AUTODELTA S.p.A.	Settimo Milanese	
S.I.C.A. S.r.l. - Studi Impianti Consulenze Automotoristiche	Milano	
SPICA S.p.A.	Livorno	(Ardenza)
CO.FI. - Commerciale Finanziaria S.p.A.	Milano	
ALFA ROMEO BENELUX S.A.	Bruxelles	(Belgio)
ALFA ROMEO - VERTRIEBSGESELLSCHAFT m.b.H.	Francoforte	(Germania)
ALFA ROMEO ESPAÑOLA S.A.	Madrid	(Spagna)
ALFA ROMEO (GREAT BRITAIN) LTD.	Londra	(Gran Bretagna)
ALFA ROMEO SOUTH AFRICA (PTY) LTD.	Johannesburg	(Sud Africa)
ALFA ROMEO (SVIZZERA) S.A.	Agno-Lugano	(Svizzera)
ALFA ROMEO INC.	Newark	(U.S.A.)
ALFA ROMEO AUSTRALIA (PTY) LTD.	Melbourne	(Australia)
SOCIÉTÉ FRANÇAISE ALFA ROMEO SOFAR	Parigi	(Francia)

---







---

## CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

DOPO L'ASSEMBLEA DEL 27 GIUGNO 1968

Presidente  
Amministratore Delegato  
Consigliere  
Consigliere  
Consigliere  
Consigliere  
Consigliere  
Consigliere  
Consigliere  
Consigliere  
Consigliere  
Consigliere

LURAGHI Dr. Giuseppe  
di NOLA Dr. Raffaello  
ALLOISIO Dr. Iginio  
BALDINI Dr. Ing. Riccardo  
BARBA On. Dr. Davide  
BARDINI Dott. Ing. Adolfo  
CESARONI Dr. Alberto  
GIAMBELLI Dr. Ing. Agostino  
MAGRÌ Cav. del Lav. Gr. Cr. Dr. Salvatore  
MEDUGNO Dr. Leopoldo  
PAVESI Avv. Dionigi  
TORRIANI Rag. Vincenzo  
TUPINI On. Avv. Giorgio

Segretario del Consiglio

MAZZI Avv. Mario

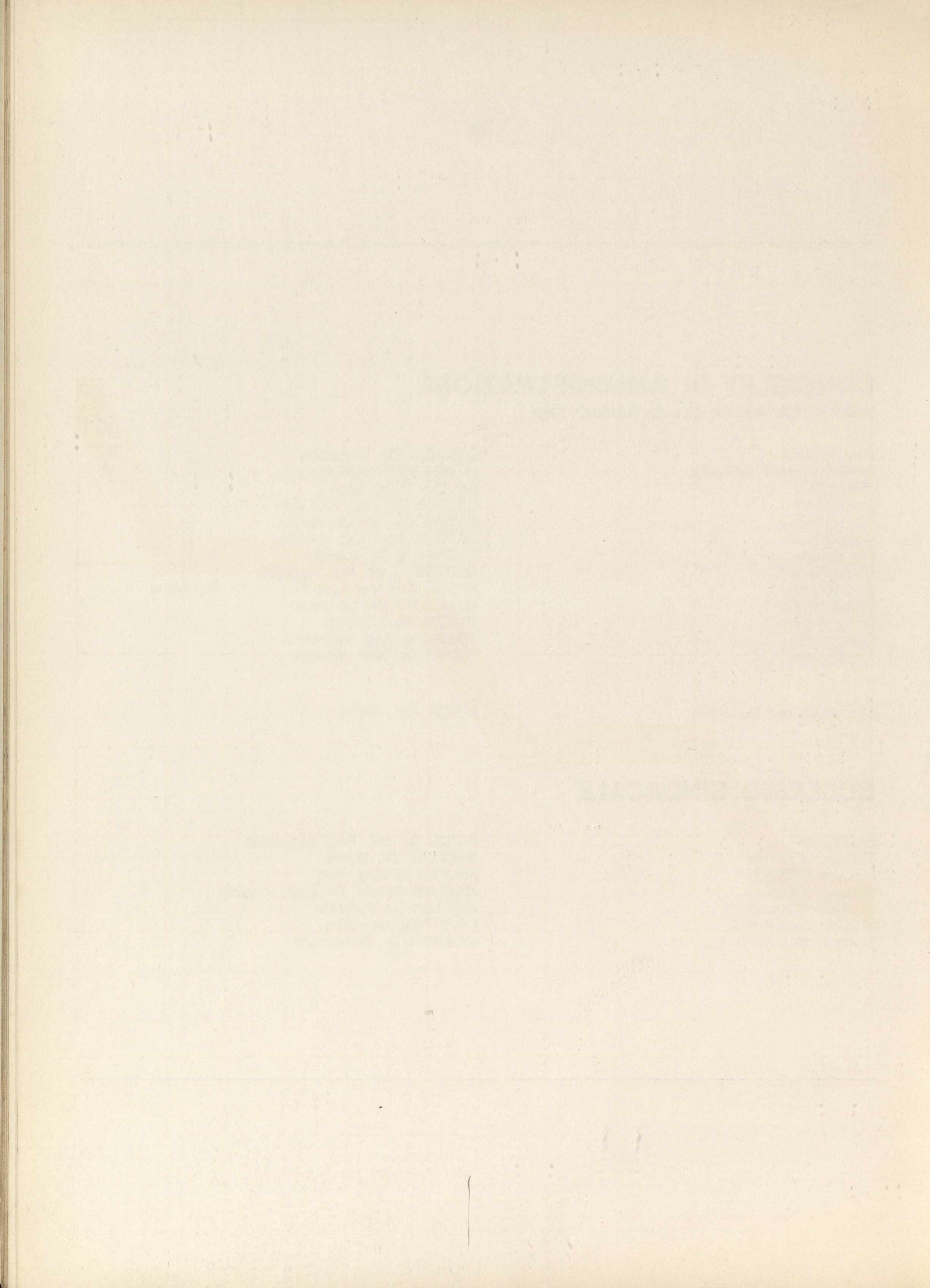
## COLLEGIO SINDACALE

Presidente  
Sindaco Effettivo  
Sindaco Effettivo  
Sindaco Effettivo  
Sindaco Effettivo  
Sindaco Supplente  
Sindaco Supplente

RICCA Gr. Uff. Rag. Argentino  
BACCANI Dr. Mario  
MAJOLINO Rag. Vito  
MERLINI Comm. Dr. Rag. Angiolo  
PICELLA Dr. Raffaele  
CAIO Rag. Severino  
VIGORITI Dr. Beniamino

---



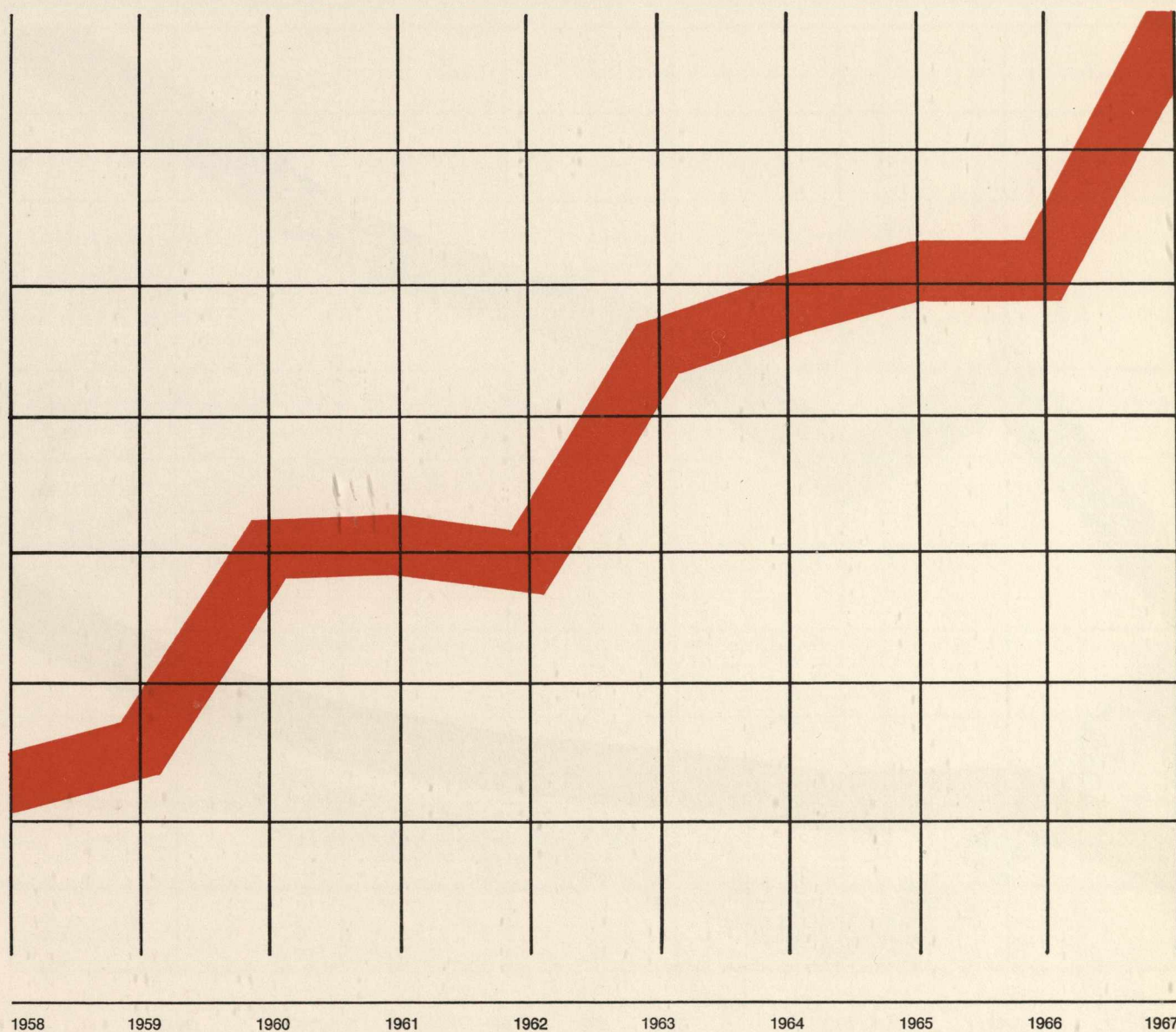




## PRODUZIONE AUTOVEICOLI ALFA ROMEO

migliaia di unità

22,9	25,4	40,5	40,6	38,8	54,8	57,8	61,0	61,0	78,7
------	------	------	------	------	------	------	------	------	------

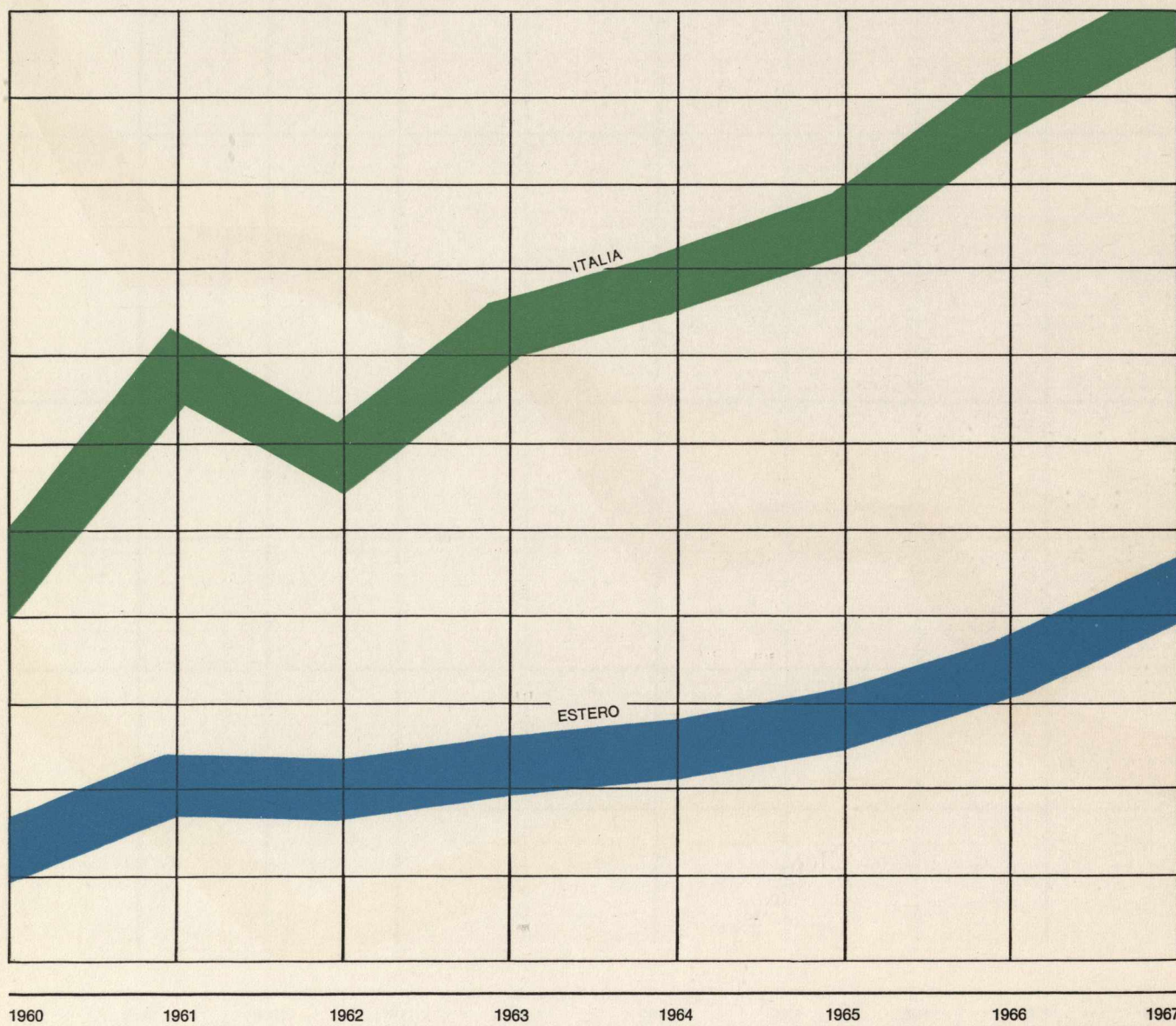




## VENDITA AUTOVEICOLI ALFA ROMEO

migliaia di unità

22,6	34,6	29,2	36,7	39,4	42,7	49,9	55,0
6,5	10,4	10,1	11,5	12,5	14,3	17,3	21,6

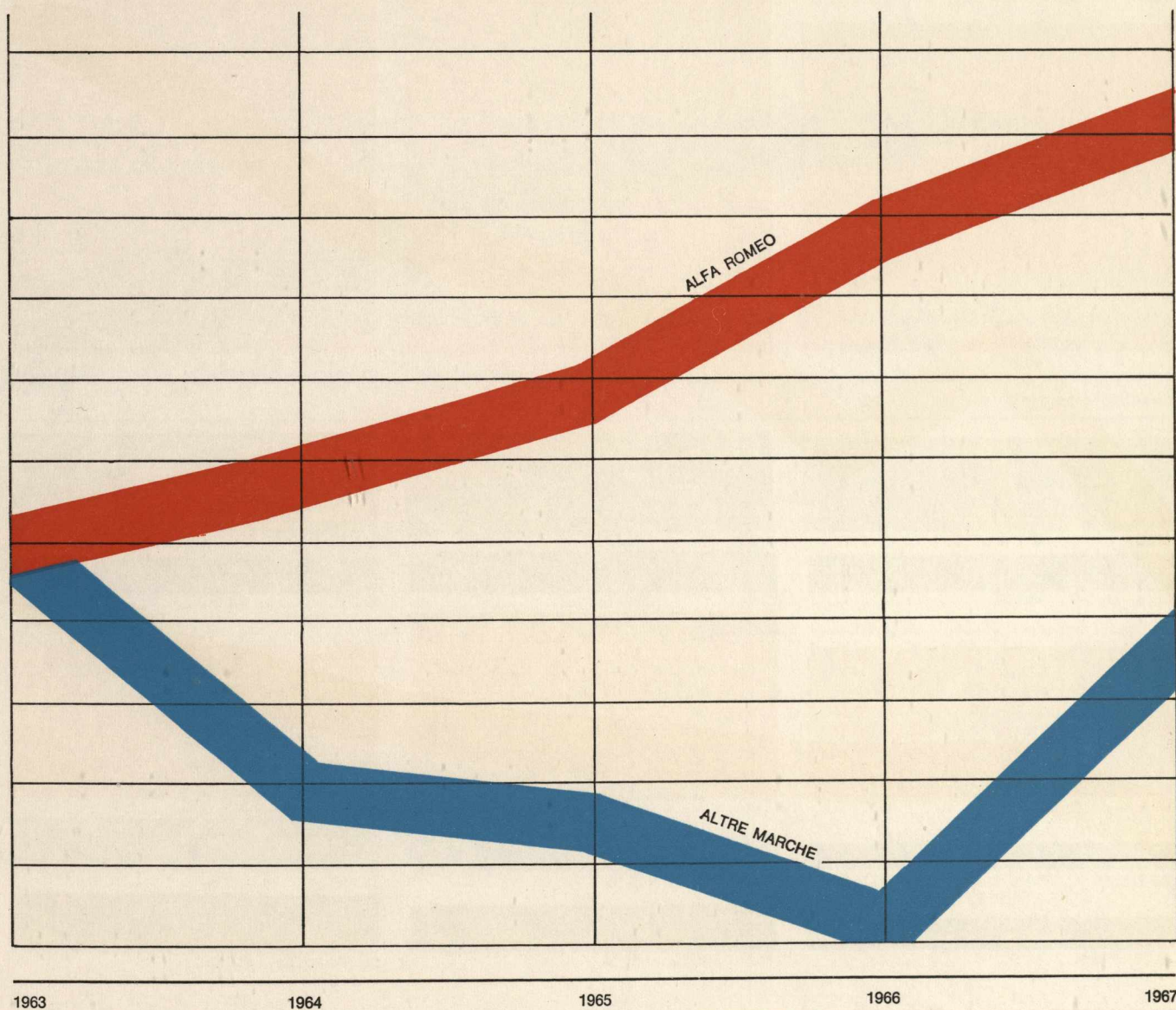




NUMERI INDICI ANDAMENTO IMMATRICOLAZIONI IN ITALIA  
AUTOVETTURE DI CLASSE OLTRE 1250 c.c.

base 1963 = 100

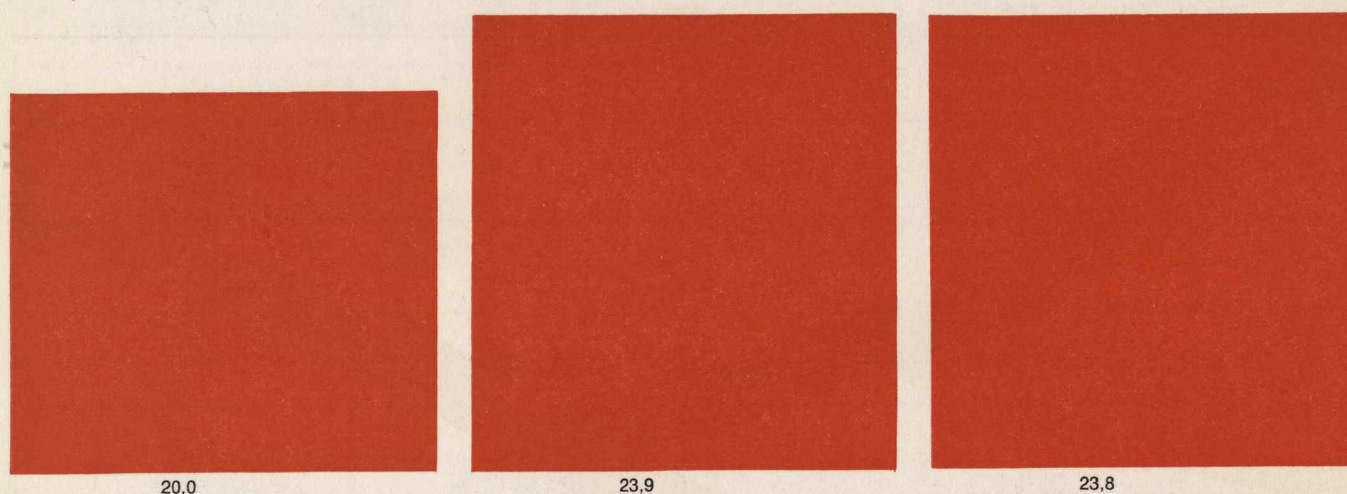
100	Alfa Romeo	108,8	119,0	138,8	152,1
100	Altre marche	69,4	65,1	51,7	86,1



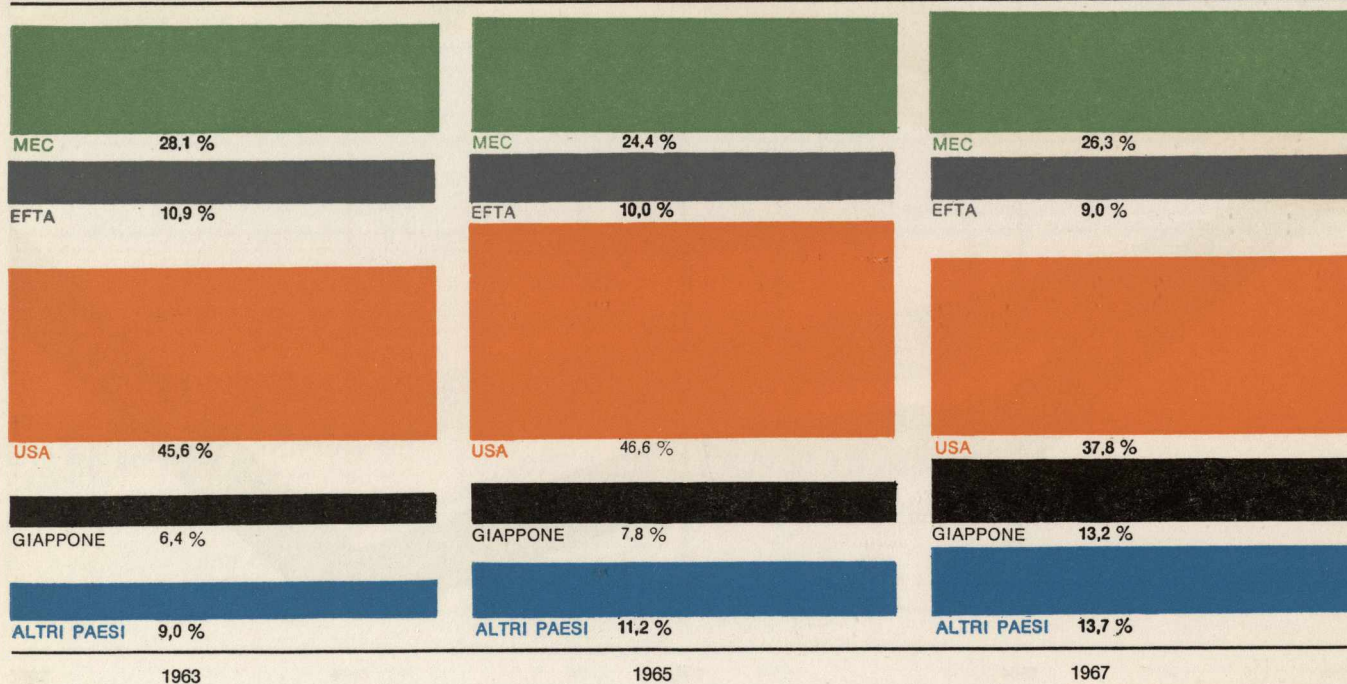


## PRODUZIONE MONDIALE AUTOVEICOLI

totale (milioni di unità)



ripartizione percentuale

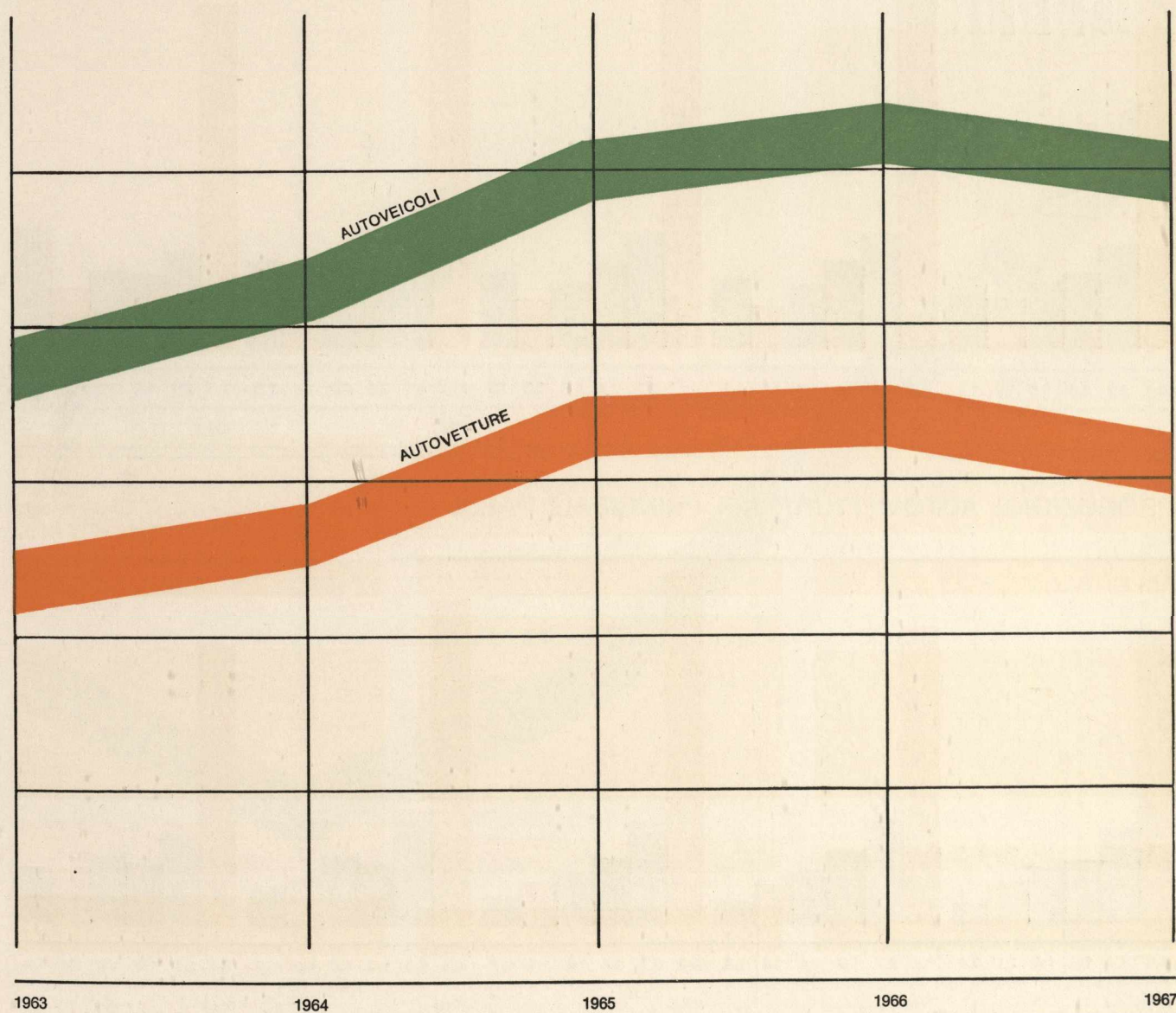




## PRODUZIONE MONDIALE TOTALE AUTOVEICOLI E SOLE AUTOVETTURE

milioni di unità

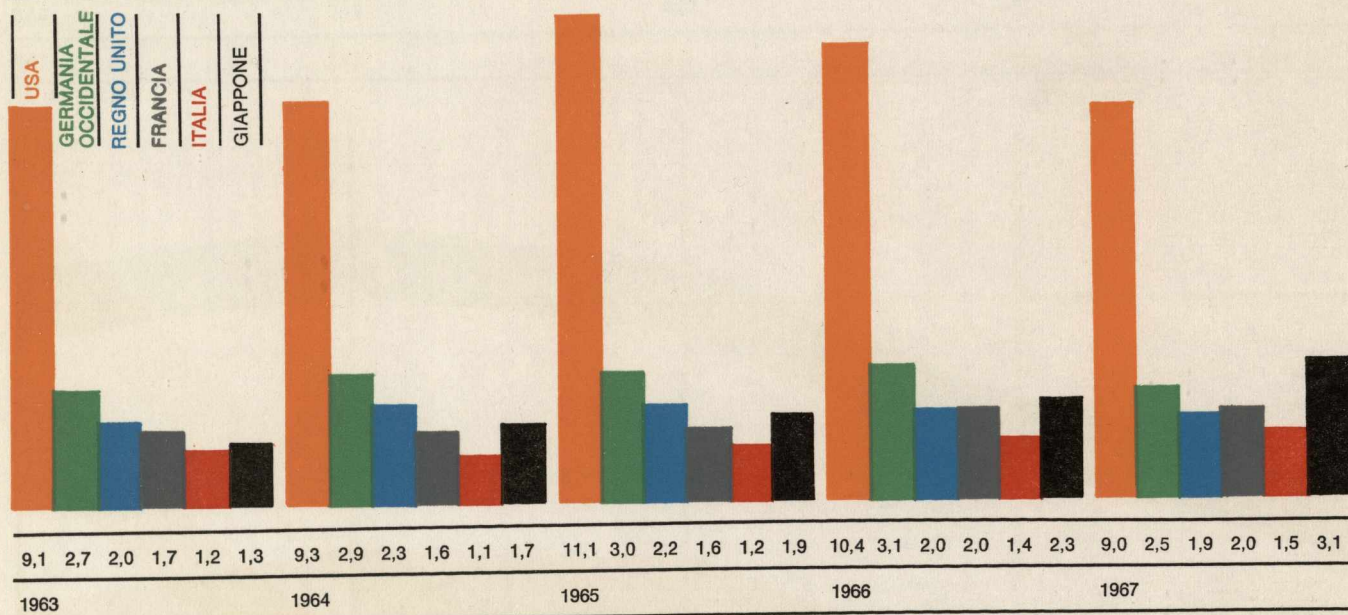
20,0	21,5	23,9	24,6	23,8
16,0	16,9	19,0	19,3	18,3





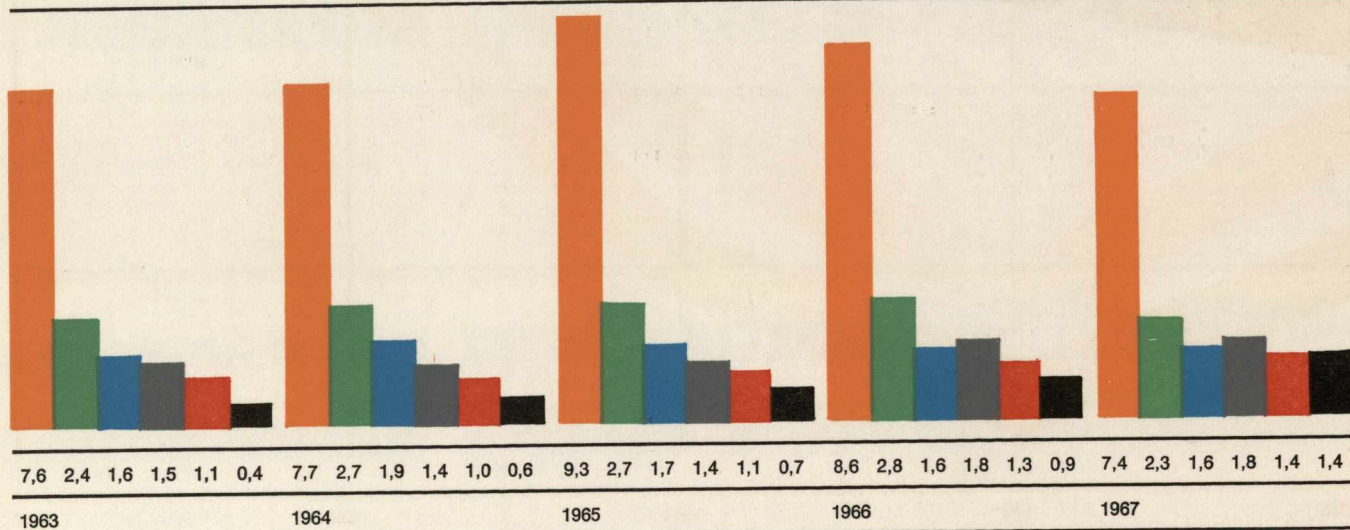
# PRODUZIONE AUTOVEICOLI NEI PRINCIPALI PAESI

milioni di unità



# PRODUZIONE AUTOVETTURE NEI PRINCIPALI PAESI

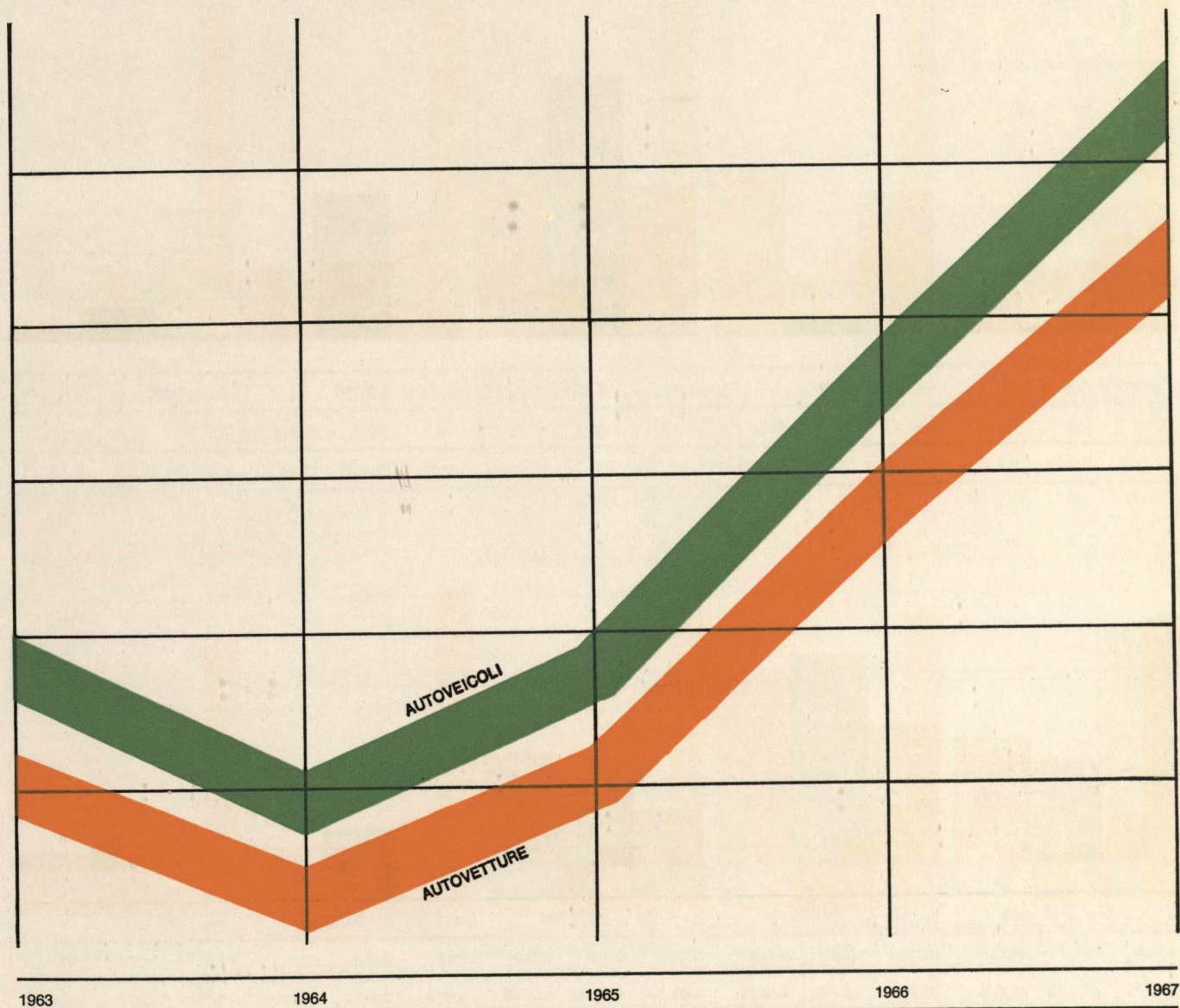
milioni di unità





## PRODUZIONE ITALIANA TOTALE AUTOVEICOLI E SOLE AUTOVETTURE

1.180.536	1.090.078	1.175.548	1.365.898	1.542.669
1.105.291	1.028.930	1.103.932	1.282.418	1.439.211



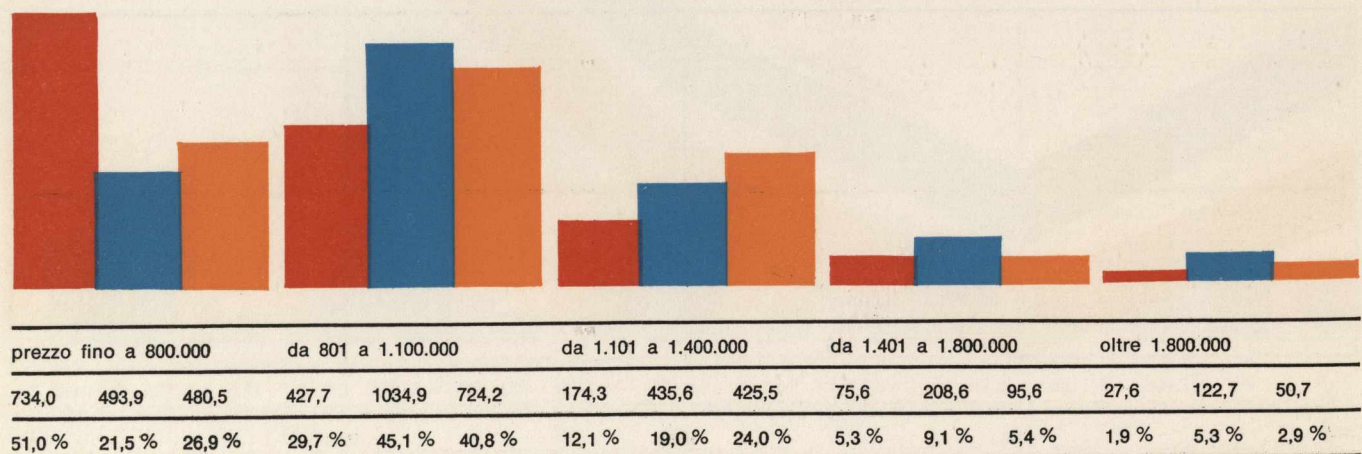
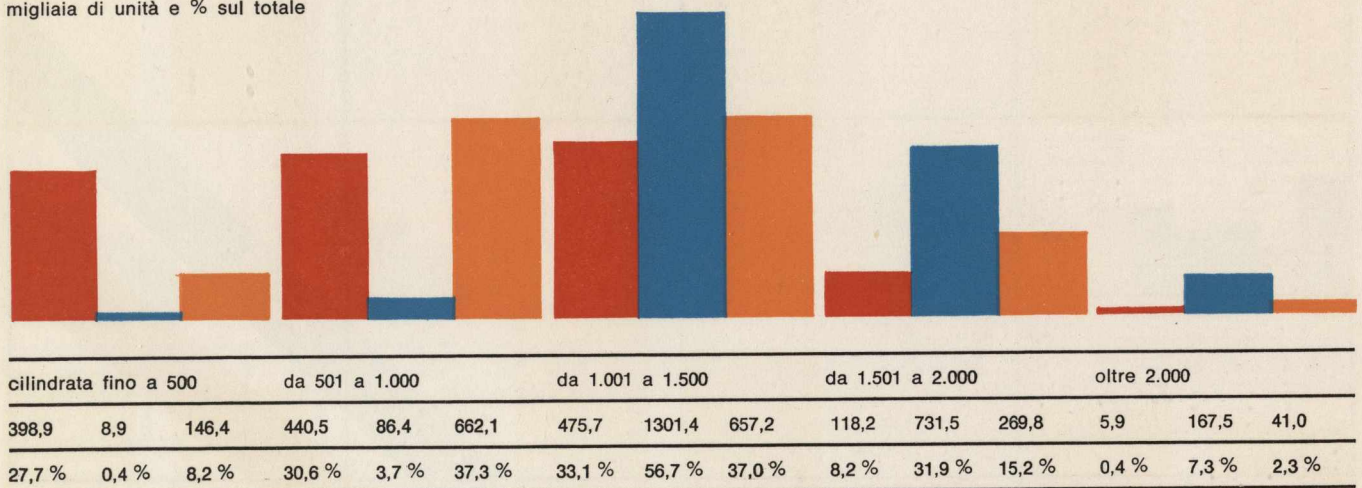


# RIPARTIZIONE DELLA PRODUZIONE DI AUTOVETTURE NEI PRINCIPALI PAESI DEL M.E.C. PER CLASSI DI CILINDRATA E CATEGORIE DI PREZZO SUL MERCATO DI ORIGINE

1967



migliaia di unità e % sul totale





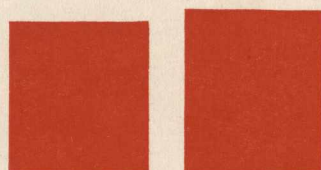
# PREZZI E CILINDRATE MEDI DELLE AUTOVETTURE IMMATRICOLATE NEI PRINCIPALI PAESI PRODUTTORI DEL M.E.C.

ITALIA

GERMANIA OCCIDENTALE

FRANCIA

Prezzo medio (lire)



lire 795.000	875.000
1960	1967



862.000	1.080.000
1960	1967

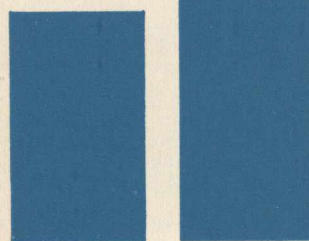


881.000	1.115.000
1960	1967

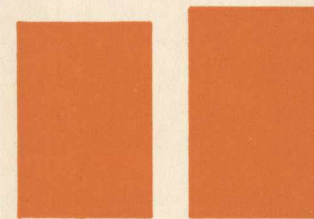
Cilindrata media (c.c.)



c.c. 834	890
1960	1967

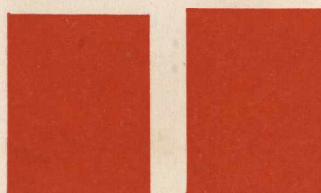


1235	1455
1960	1967

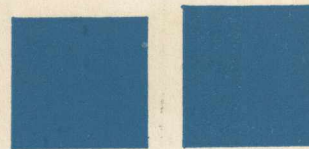


1042	1112
1960	1967

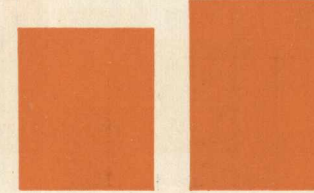
Rapporti prezzo/cilindrata (lire per c.c. di cilindrata)



lire/c.c. 953	983
1960	1967



698	742
1960	1967

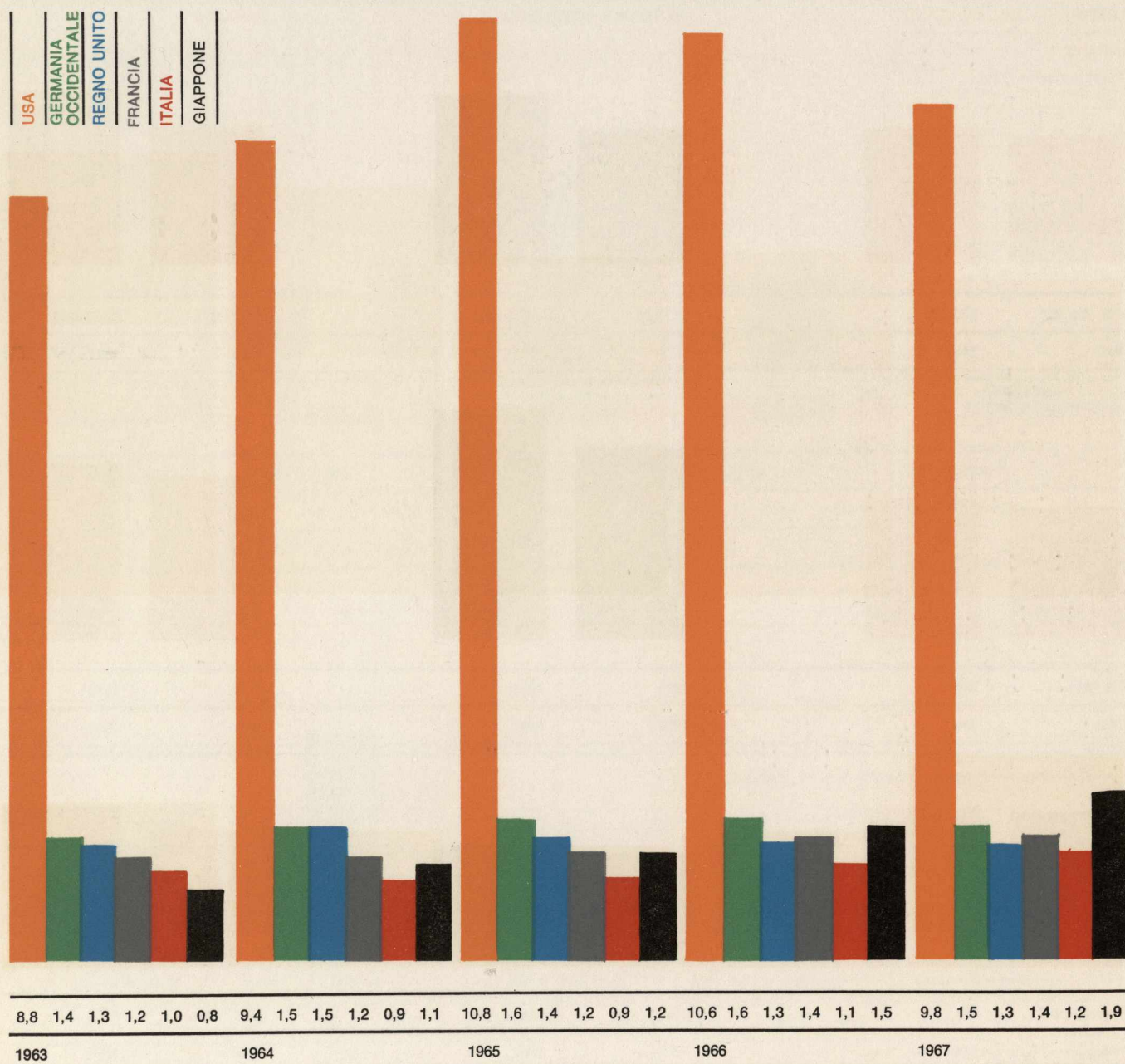


845	1003
1960	1967



## IMMATRICOLAZIONE DI AUTOVEICOLI IN ALCUNI PAESI

milioni di unità





## ESPORTAZIONE ED IMPORTAZIONE ITALIANA AUTOVEICOLI

GERMANIA OCCIDENTALE

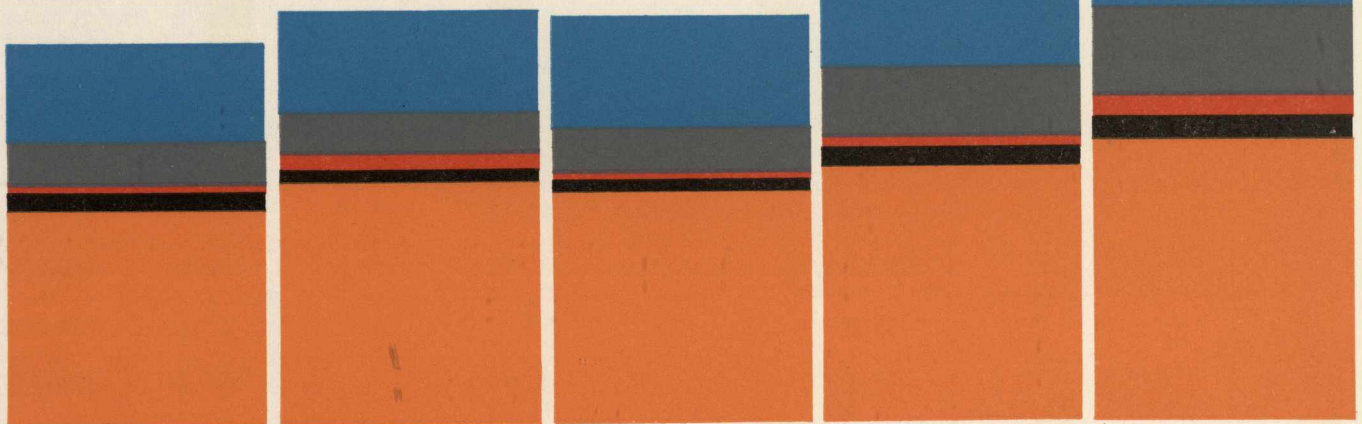
FRANCIA

REGNO UNITO

USA

ALTRI PAESI

esportazione



305.274

331.122

326.731

393.569

426.855

1963

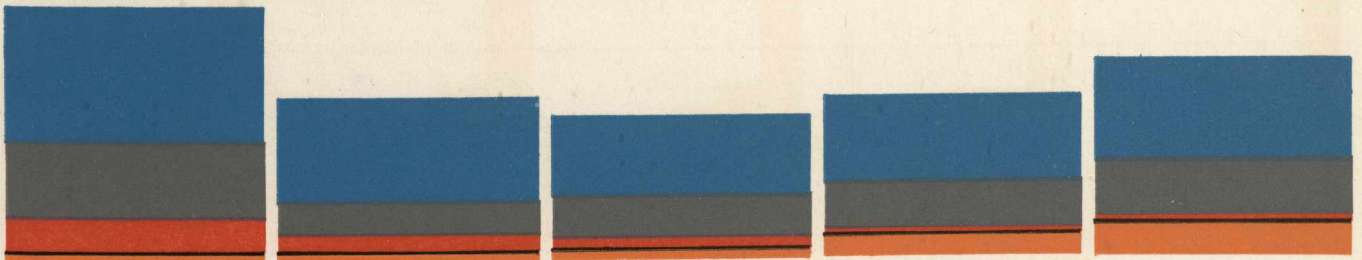
1964

1965

1966

1967

importazione



204.904

127.260

111.540

125.001

154.307

1963

1964

1965

1966

1967



## ESPORTAZIONE AUTOMOBILISTICA

		1963	1964	1965	1966	1967
U.S.A.	autoveicoli	267.798	360.743	340.735	386.004	491.624
	autovetture	144.510	197.717	204.874	261.446	366.600
GERMANIA OCCIDENTALE	autoveicoli	1.329.920	1.498.964	1.527.254	1.637.424	1.463.213
	autovetture	1.217.071	1.377.866	1.419.131	1.533.156	1.362.179
REGNO UNITO	autoveicoli	774.834	847.883	793.756	794.445	694.138
	autovetture	615.827	679.529	627.567	609.971	548.182
FRANCIA	autoveicoli	574.664	519.007	638.305	787.437	835.038
	autovetture	498.795	445.392	563.374	707.426	749.410
ITALIA	autoveicoli	305.274	331.122	326.731	393.569	426.855
	autovetture	291.876	313.088	307.534	371.632	404.401
GIAPPONE	autoveicoli	90.275	149.176	194.109	255.704	362.245
	autovetture	31.445	66.965	100.703	153.090	223.491

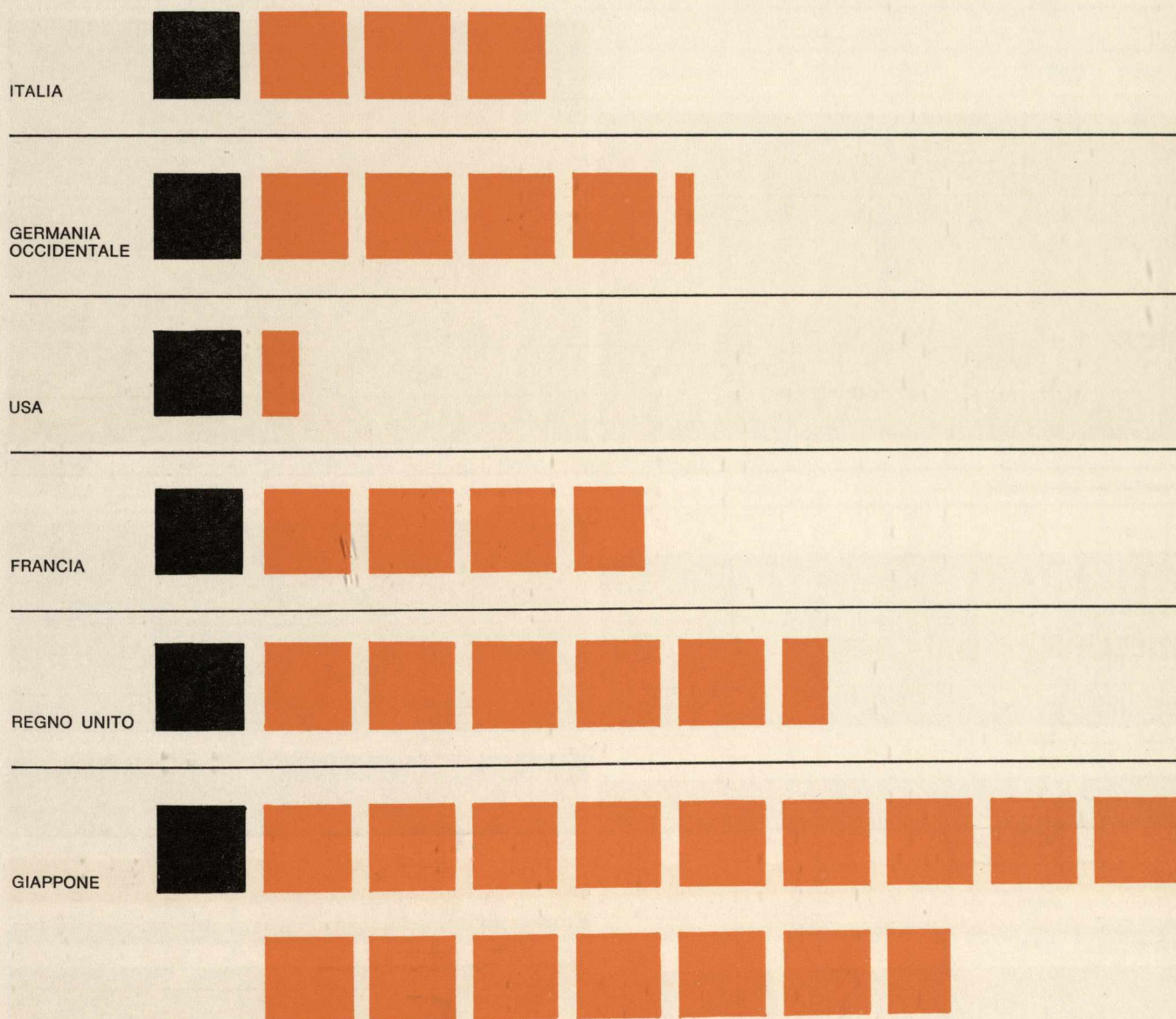
## INCIDENZA DELL'ESPORTAZIONE AUTOVEICOLI SULLA PRODUZIONE

	1963	1964	1965	1966	1967
U.S.A.	3,7	3,9	3,0	3,7	5,5
GERMANIA OCCIDENTALE	50,0	51,5	51,3	53,7	58,9
REGNO UNITO	38,5	36,4	36,4	38,9	35,8
FRANCIA	33,1	32,1	39,5	38,9	41,6
ITALIA	25,9	30,4	27,8	28,8	31,3
GIAPPONE	6,9	8,8	10,3	11,2	11,5



## NUMERO VETTURE ESPORTATE PER OGNI VETTURA IMPORTATA

1967

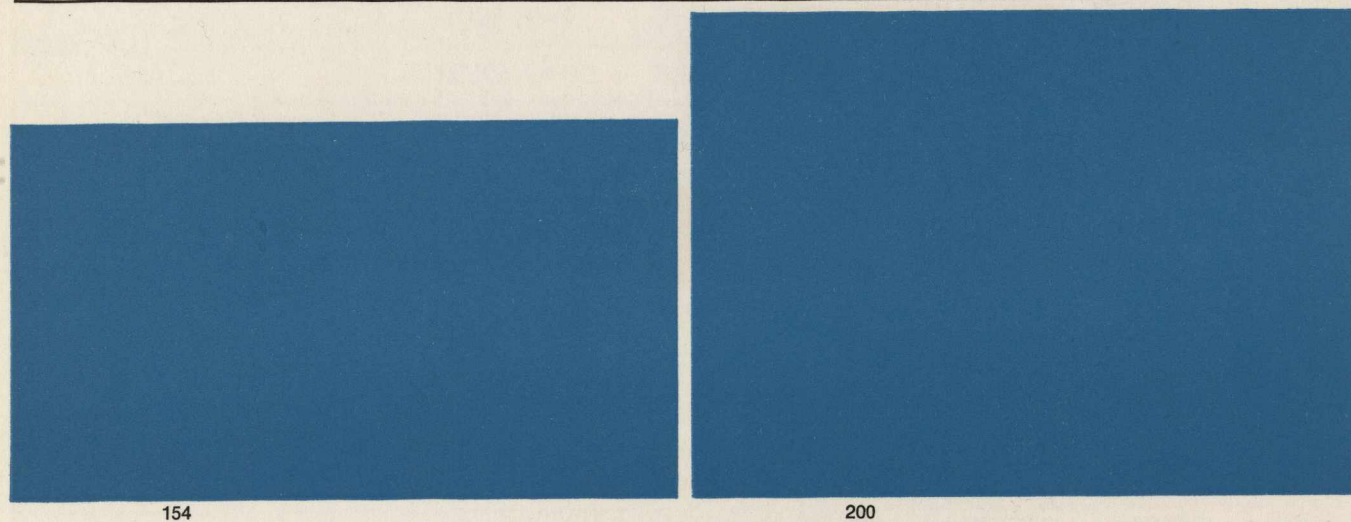


importazione esportazione

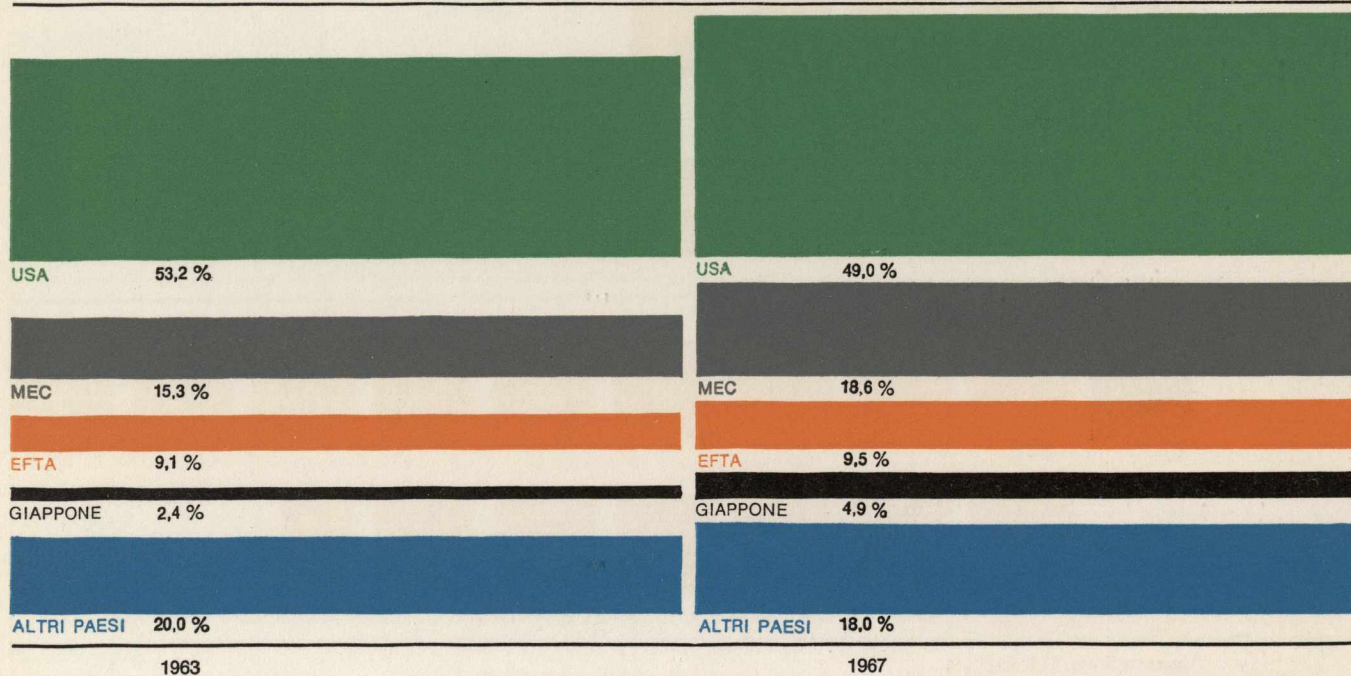


## CIRCOLAZIONE MONDIALE AUTOVEICOLI

totale (milioni di unità)



ripartizione percentuale





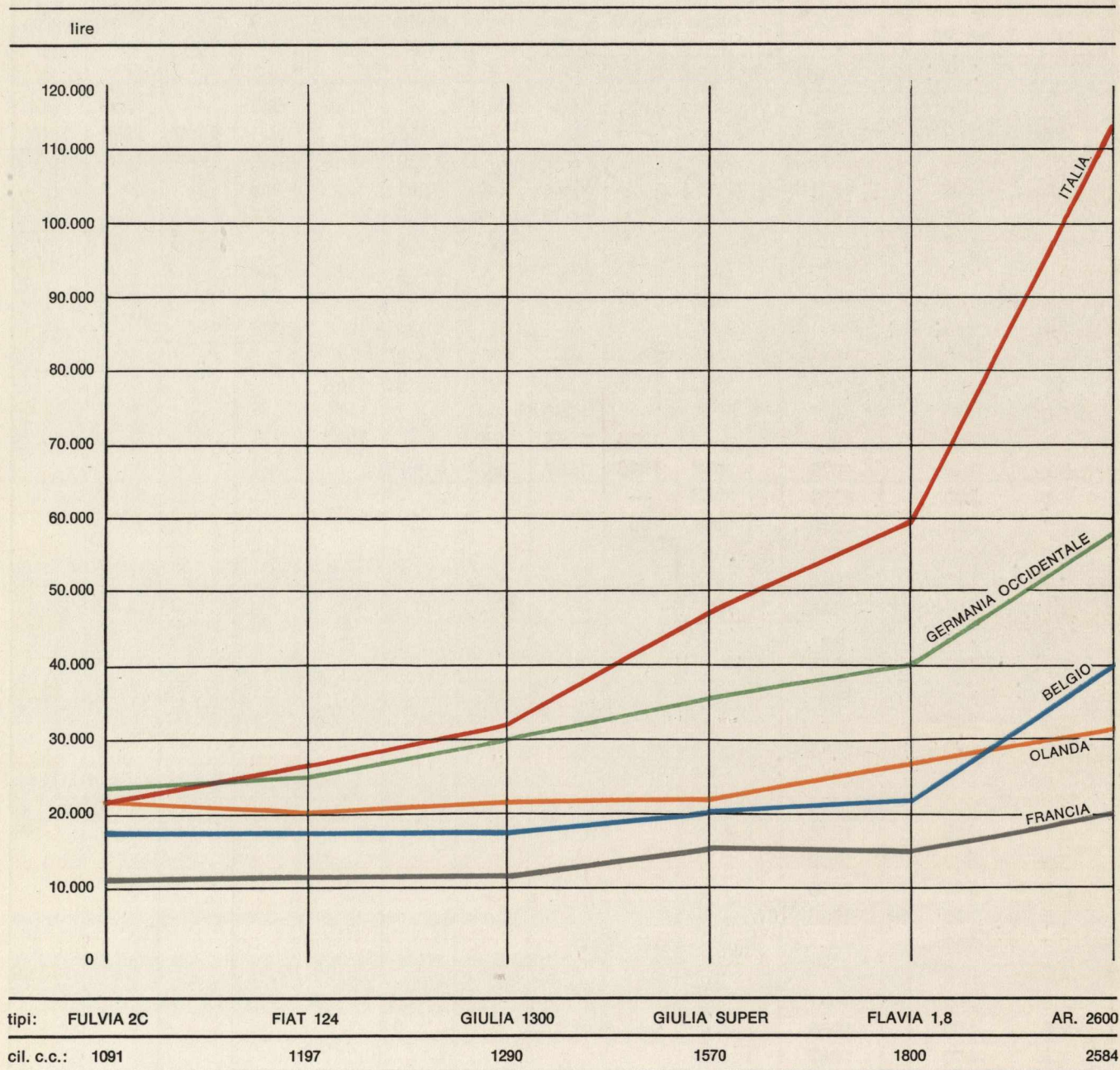
DENSITA' DI CIRCOLAZIONE AUTOVETTURE IN ALCUNI PAESI CONFRONTATA  
CON QUELLA DEGLI STATI UNITI

[illegible]



## TASSA DI CIRCOLAZIONE NEI PAESI DEL M.E.C.

1967





## PREZZI DEL CARBURANTE

andamento in alcuni paesi

BENZINA NORMALE	PREZZI IN LIRE ITALIANE AL CAMBIO DELL'EPOCA			
	1962	1964	1966	1967
ITALIA	96,00	110,00	120,00	120,00
AUSTRIA	76,96	77,40	82,14	82,25
BELGIO	92,85	95,91	101,78	106,80
DANIMARCA	93,57	96,94	96,30	102,09
FRANCIA	124,16	121,14	119,74	119,64
NORVEGIA	90,43	90,94	102,96	103,16
PAESI BASSI	78,23	88,22	91,19	92,29
PORTOGALLO	115,61	115,61	115,30	120,21
REGNO UNITO	93,00	86,58	102,31	83,98
GERMANIA	87,73	88,83	86,99	90,58
SPAGNA	96,47	96,47	96,47	87,40
SVEZIA	97,54	90,04	104,00	107,36
SVIZZERA	71,77	75,30	82,41	86,80
U.S.A.	50,77	50,77	50,77	55,12







---

GT 1300 Junior.

---





---

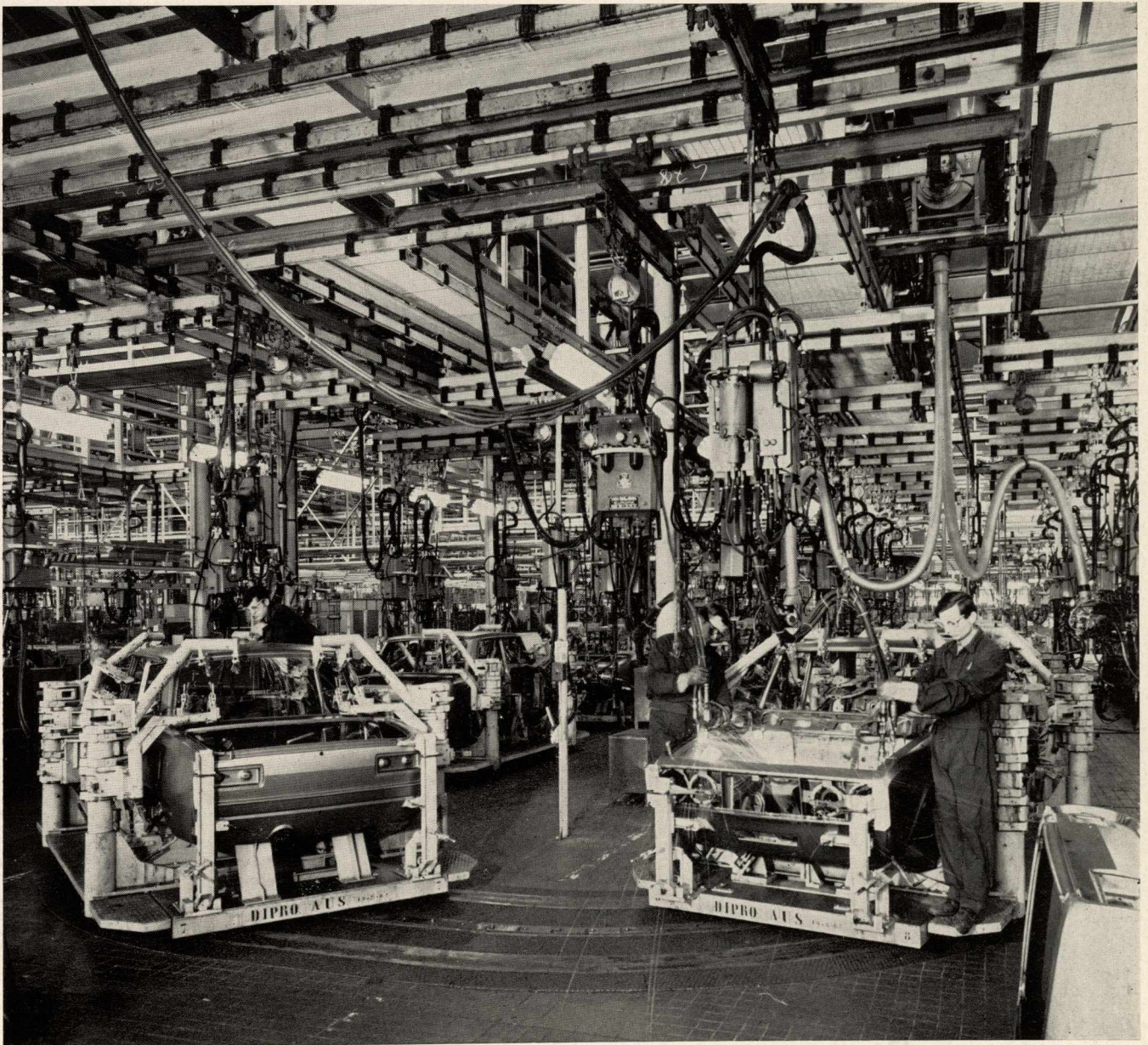
Furgone F 20.

---





Stabilimento di Arese. Reparto Assemblaggio: linea saldatura cofani.





---

Stabilimento di Arese. Veduta parziale: a sinistra i reparti Fonderia leghe leggere e Forgia.

---









---

Stabilimento di Arese. Reparto Assemblaggio.

---





---

1750 Berlina.

---

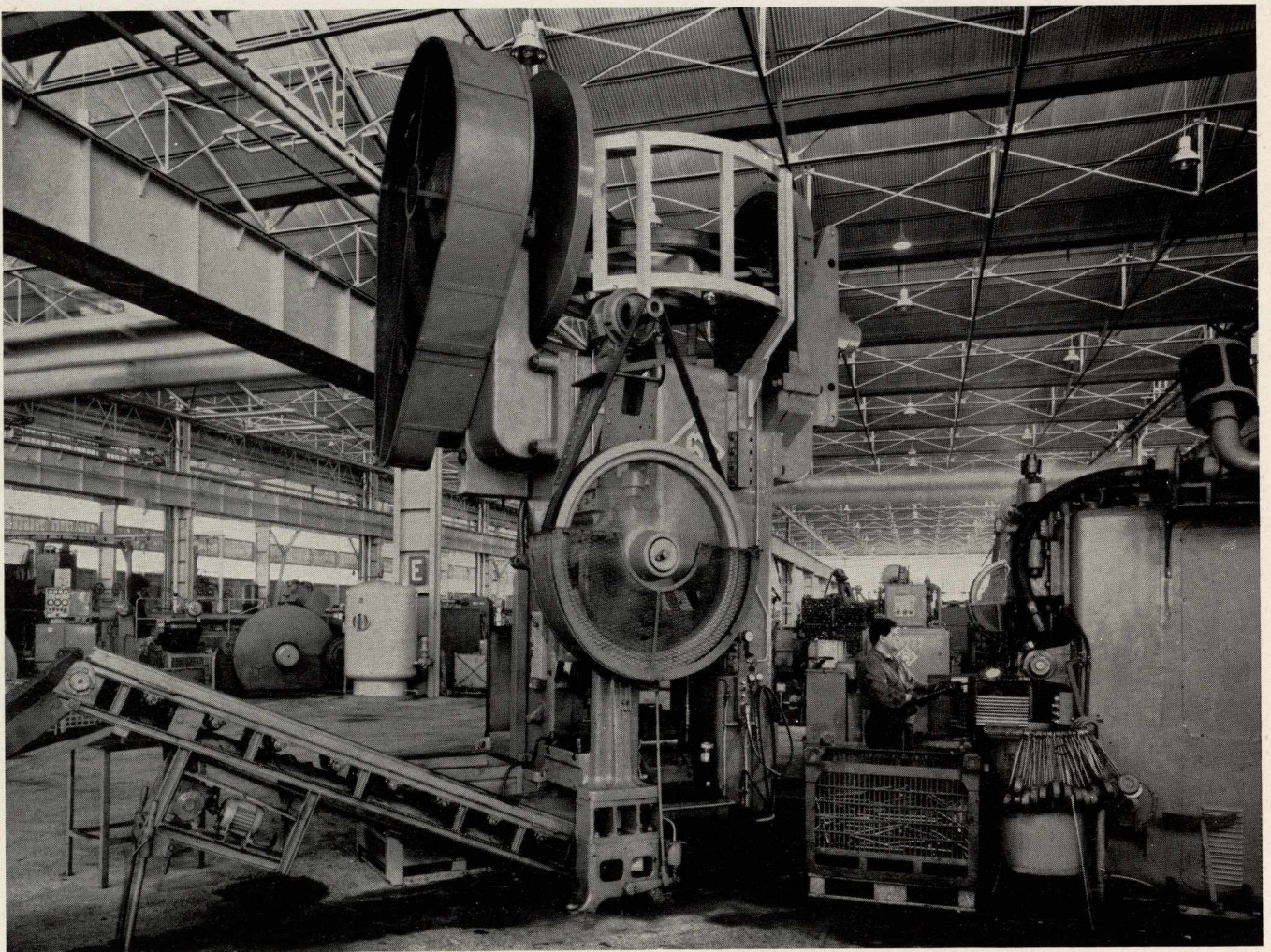




---

Stabilimento di Arese. Interno del reparto Forgia.

---





---

Giulia Super.

---

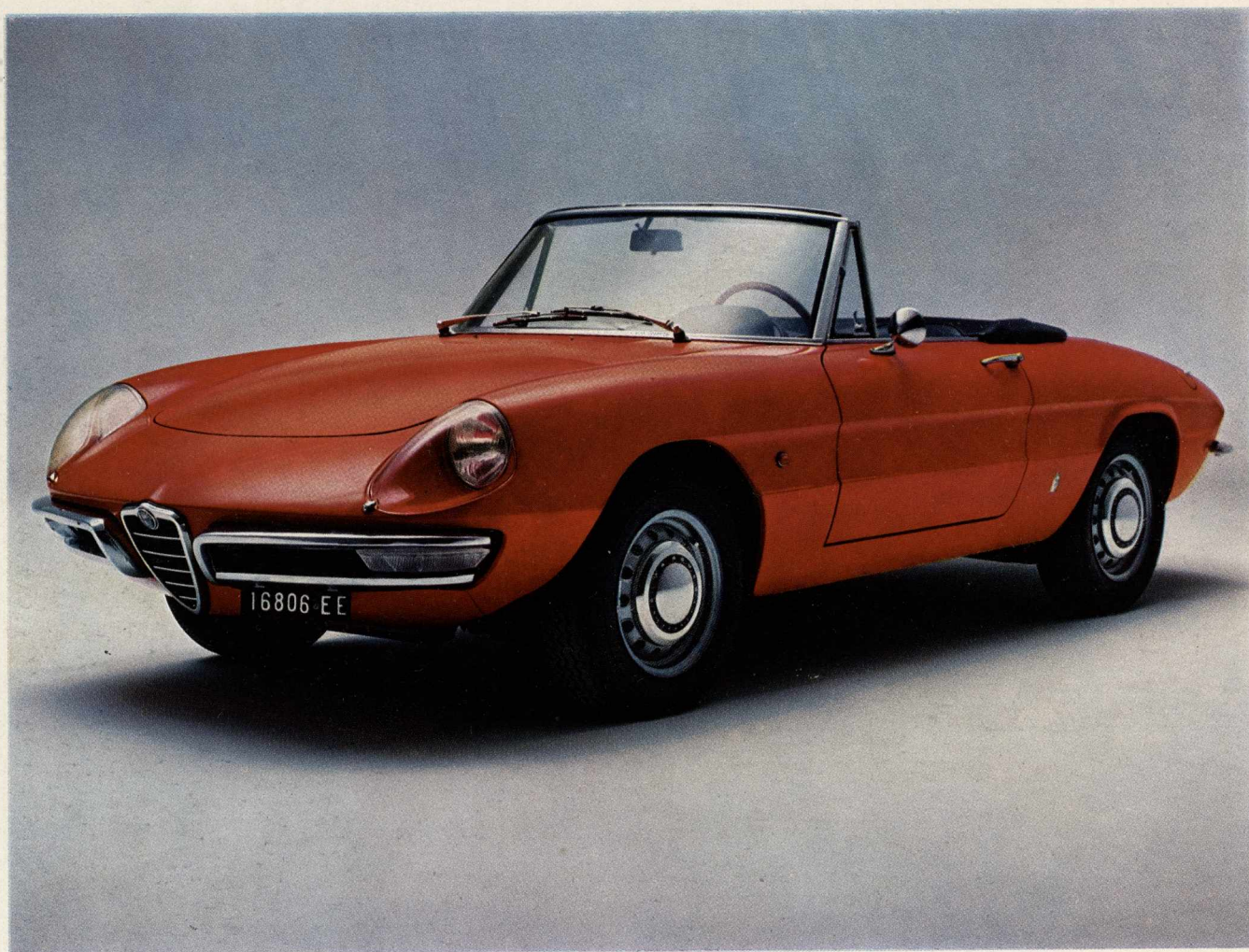




---

1750 Spider Veloce.

---





---

Stabilimento di Arese. Interno del reparto Fonderia leghe leggere.

---





---

Pista sperimentale di Balocco. Prove sui terreni a pavimentazione speciale.

---

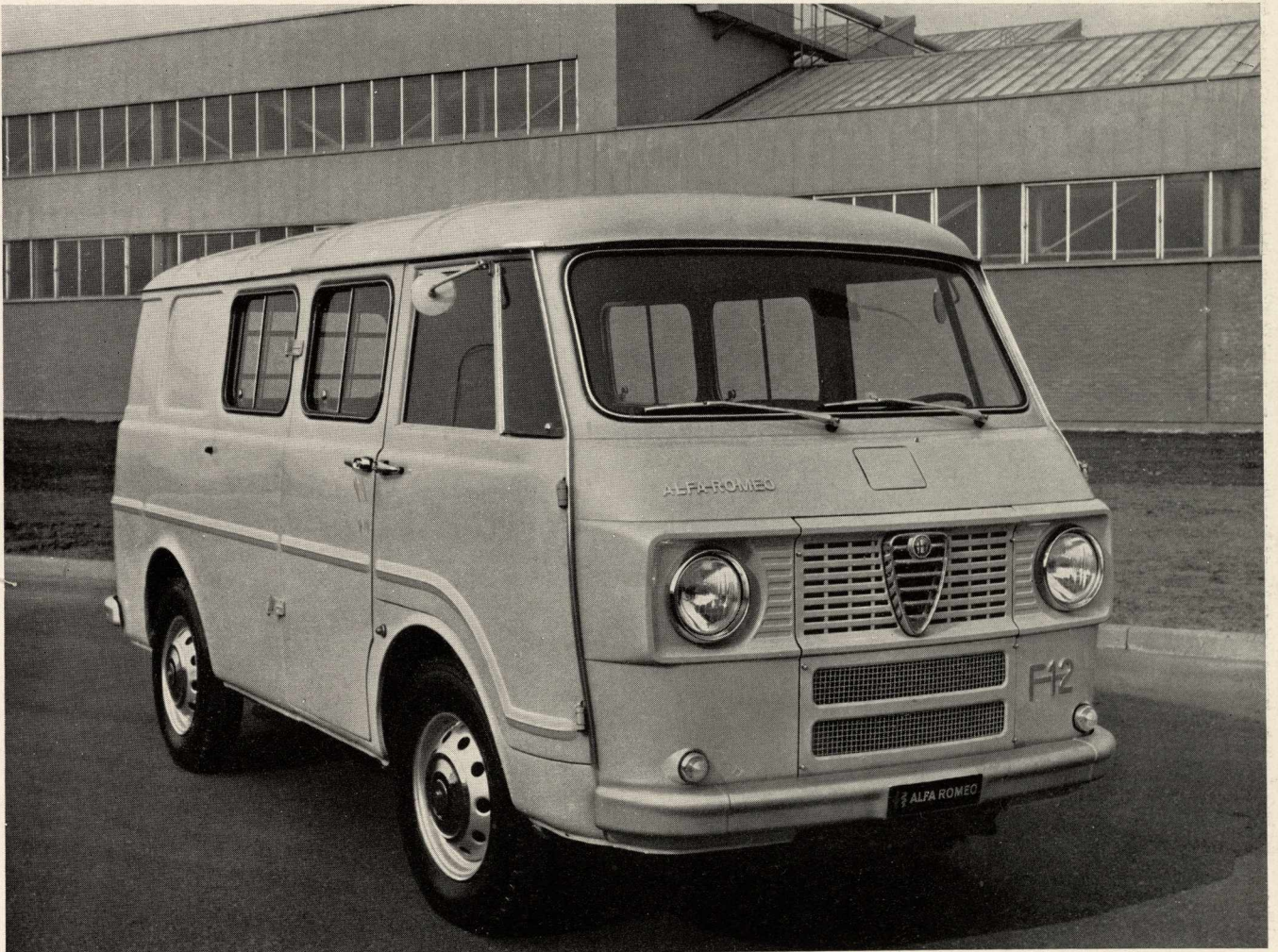




---

Furgone F 12 nella versione promiscua.

---





---

Azienda di Pomigliano d'Arco. Reparto controllo dimensionale della Sezione Avio.

---





---

Azienda di Pomigliano d'Arco. Sezione Avio: assistenza sui campi di volo.

---





## **ALFA ROMEO S.p.A.**

Capitale Sociale L. 60.000.000.000  
Sede e Direzione Generale -  
Via Gattamelata, 45 - 20149 Milano (Italia)  
Casella postale 1821 - 20100 Milano  
Telefono 3977  
Telegrafo ALFAROME0 - Milano  
Telex 31494 ALFAUTMI  
Stabilimenti: Milano  
Arese (Milano)  
Pomigliano d'Arco (Napoli)

## **ORGANIZZAZIONE COMMERCIALE**

### **ITALIA**

**Filiale di Bari** - Via Napoli, 353 - 70123 Bari - Tel. 340.133 - 340.465

**Filiale di Bologna** - Viale Oriani, 50/52 - 40137 Bologna - Tel. 349.875 (3 linee)

**Filiale di Catania** - Viale Ulisse - 95126 Catania - Tel. 245.740 (2 linee)

**Filiale di Catania - Ufficio Regionale di Palermo** - Via Bonomo, 4 - 90139 Palermo - Tel. 216.120

**Filiale di Cosenza** - S.S. 19 Bivio Rende (Commenda) - 87030 Cosenza - Tel. 91.287

**Filiale di Firenze** - Via Pratese (loc. Cupolina) - 50145 Firenze - Tel. 370.641 (4 linee)

**Filiale di Genova** - Via Merano, 20 - 16154 Sestri P. - Telefono 420.841 (5 linee)

**Filiale di Genova - Ufficio Regionale di Cagliari** - Via Alghero, 33 - 09100 Cagliari - Tel. 666.965

**Filiale di Milano** - Via Grosotto, 7 - 20149 Milano - Tel. 368.391 (5 linee)

**Filiale di Napoli** - Via delle Repubbliche Marinare, 124, 126, 128 - 80147 Napoli - Tel. 221.560 (7 linee)

**Filiale di Padova** - Via Venezia, 59 - 35100 Padova - Telefono 42.166 (4 linee)

**Filiale di Padova - Dipendenza di Trieste** - Piazza Duca degli Abruzzi, 5 - 34132 Trieste - Tel. 68.484 (2 linee)

**Filiale di Roma** - Via Ostiense, 236 - 00144 Roma - Tel. 554.841 (3 linee) 557.89.41 (4 linee)

**Filiale di Torino** - Via Botticelli, 83 - 85 - 87 - 10154 Torino - Tel. 264.545 (5 linee)

### **CONSOCIATE ESTERE**

#### **BENELUX**

##### **ALFA ROMEO BENELUX S.A.**

Capitale Sociale Frs. Bg. 500.000  
Sede Sociale: 20, Rue Belliard - BRUXELLES 4  
Telefono 112730  
Telegrafo ALFAUTO - Bruxelles  
Telex 23970 ARBE

#### **FRANCIA**

##### **SOÇIÉTÉ FRANÇAISE ALFA ROMEO - S.O.F.A.R.**

Capitale Sociale NF. 5.000.000  
Sede Sociale: 6, Avenue de Messine - PARIS 8ème  
Telefono 522.8934  
Telegrafo ALFAROME0 - Paris  
Telex 28425 ALFAROM - Paris

#### **GERMANIA**

##### **ALFA ROMEO VERTRIEBSGESELLSCHAFT m.b.H.**

Capitale Sociale DM. 5.000.000  
Sede Sociale: Lärchenstrasse 110 - 623 FRANKFURT  
A/MAIN - Griesheim  
Telefono 38.36.51/57  
Telegrafo ALFAUTO - Frankfurt a/M  
Telex 413055 ALFAF D

#### **OLANDA**

##### **ALFA ROMEO NEDERLAND N.V.**

Capitale Sociale FLS 50.000  
Sede Legale: Koningslaan 39 - AMSTERDAM  
Telefono 761392

#### **GRAN BRETAGNA**

##### **ALFA ROMEO (GREAT BRITAIN) LTD.**

Capitale Sociale Lst. 10.000  
Sede Sociale: 164, Sloane Street - LONDON SW1  
Telefono BELGRAVIA 7746  
Telegrafo BRITALFA - London SW1  
Telex 261538 BRITALFA LDN.

#### **SVIZZERA**

##### **ALFA ROMEO (SVIZZERA) S.A.**

Capitale Sociale Fr. Sv. 300.000  
Sede Sociale: 6982 AGNO-LUGANO  
Telefono 59.12.12  
Telegrafo ALFAUTO - Lugano  
Telex 59380 ALFAROME0 - Agno

#### **SPAGNA**

##### **ALFA ROMEO ESPAÑOLA S.A.**

Capitale Sociale PTS. 200.000  
Sede Sociale: Calle Nuñez de Balboa, 46 - MADRID  
Telefono 2257252 - 2761760  
Telegrafo ALFAUTO - Madrid

#### **CANADA**

##### **ALFA ROMEO (CANADA) LTD.**

Capitale Sociale \$ Can. 200.000  
Sede Sociale: 26 Greensboro Drive  
P.O. BOX 487 - Rexdale  
TORONTO - ONTARIO  
Telefono: 247 - 8605/6  
Telegrafo: ALFAROME0 - Toronto

#### **U.S.A.**

##### **ALFA ROMEO INC.**

Capitale Sociale \$ 100.000  
Sede Sociale: 63, Wall Street - NEW YORK, N.Y.  
Uffici: 231, Johnson Av. - NEWARK - 8, New Jersey  
Telefono 824-4949  
Telegrafo ALFAUTO - Newark  
Telex 201-1-26494 ALFA ROMEO NWK

##### **ALFA ROMEO INC. - WESTERN DIVISION**

215 Douglas Street South - EL SEGUNDO (Los Angeles)  
CALIFORNIA 90245  
Telefono 213-7724414  
Telex 213-673248

#### **SUD AFRICA**

##### **ALFA ROMEO SOUTH AFRICA (PTY) LTD.**

Capitale Sociale: Rand 200.000  
Sede Sociale: 3, 2nd Street - Booysens Reserve  
P.O. Box 2435 - JOHANNESBURG  
Telefono 838 2544  
Telegrafo ALFAROME0 - Johannesburg  
Telex 43-7169 JH







